II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/587 DELLA COMMISSIONE

del 29 aprile 2020

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo e 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 (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 44, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

(1) Per garantire la sicurezza e l'efficienza operativa degli aeromobili, degli aeroporti, della gestione del traffico aereo, della navigazione aerea e della rete europea di gestione del traffico aereo è necessario apportare determinati miglioramenti alle regole operative relative all'utilizzo dello spazio aereo, delle apparecchiature degli aeromobili e dei sistemi di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea nonché dei relativi componenti necessari per l'utilizzo dello spazio aereo. È pertanto opportuno definire requisiti di interoperabilità connessi alla sicurezza nuovi e aggiornati nel regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 della Commissione ([2]) e nel regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione ([3]).

(2) Tenendo conto delle esperienze maturate dall'attuazione in corso della capacità dei sistemi di sorveglianza di bordo e della capacità di trattamento dati dei sistemi a terra, è necessario che le apparecchiature degli aeromobili siano installate in modo efficace e tempestivo per consentire alla catena di sorveglianza completa di beneficiare dei vantaggi previsti entro i termini stabiliti. È opportuno modificare i criteri per le deroghe dai requisiti di equipaggiamento degli aeromobili per fare chiarezza su quali aeromobili devono essere equipaggiati e quali devono beneficiare di una deroga da tali requisiti. Allo stesso tempo gli aeromobili equipaggiati dovrebbero nel complesso continuare a essere efficaci, senza imporre un eccessivo onere economico.

(3) Un numero significativo di aeromobili equipaggiati è già certificato in linea con la norma internazionale relativa alle parti e alle pertinenze di bordo per i sistemi di sorveglianza, corrispondente all'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, terza edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 77. Tale norma è pienamente compatibile con i sistemi di sorveglianza previsti. Rendere obbligatorio l'utilizzo della norma corrispondente all'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, quarta edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([2]) 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 (GU L 305 del 23.11.2011, pag. 23).

([3]) 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).

n. 85, come attualmente previsto nell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011, imporrebbe un eccessivo onere economico. La norma corrispondente all'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, terza edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 77, dovrebbe pertanto essere considerata come il requisito minimo. È quindi opportuno modificare le norme tecniche minime, di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011, che gli operatori di aeromobili devono rispettare.

(4) Gli aeromobili di Stato operanti come traffico aereo generale dovrebbero essere equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza efficienti in linea con i requisiti applicabili agli aeromobili civili di cui all'articolo 5, paragrafo 5, lettere a) e c), del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011. Le procedure e le condizioni relative agli aeromobili di Stato che non possono essere equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza efficienti dovrebbero restare quelle di cui all'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011.

(5) È opportuno modificare i requisiti per gli accordi formali sul trasferimento dei dati di sorveglianza tra i fornitori di servizi di navigazione aerea per tenere conto degli attuali scenari di distribuzione dei dati al fine di agevolare lo scambio dei dati di sorveglianza ed evitare vincoli eccessivi per il fornitore che effettua il trasferimento.

(6) Per garantire l'efficacia delle operazioni degli aeromobili di Stato è opportuno che il sistema europeo di gestione del traffico aereo sia in grado di garantire che gli aeromobili di Stato che effettuano addestramento e operazioni sensibili possano operare con l'assegnazione di codici SSR individuali e, pertanto, il regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 dovrebbe essere modificato di conseguenza.

(7) Gli operatori di aeromobili impegnati nelle attività volte a garantire la conformità degli aeromobili a determinati requisiti del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 si sono trovati di fronte a ostacoli imprevedibili dovuti all'insorgenza del virus pandemico della Covid-19 e al conseguente impatto sul settore dell'aviazione. Pertanto, il termine per gli operatori di aeromobili di cui all'articolo 5, paragrafo 5, e all'articolo 8, paragrafi 1 e 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 dovrebbe essere rinviato al 7 dicembre 2020 e il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 dovrebbe essere modificato di conseguenza.

(8) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 e il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 127, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 2

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

1) all'articolo 2, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il presente regolamento si applica a tutti i voli operanti come traffico aereo generale conformemente alle regole del volo strumentale all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo, ad eccezione dei paragrafi 3 e 4 dell'articolo 7 che si applicano a tutti i voli operanti come traffico aereo generale.»;

2) all'articolo 4, il paragrafo 4 è soppresso;

3) all'articolo 5, i paragrafi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

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

a) gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con trasponder del radar secondario di sorveglianza efficienti e conformi alle seguenti condizioni:

i) essi dispongono delle capacità di cui all'allegato II, parte A;

ii) essi dispongono della continuità sufficiente a evitare di presentare rischi operativi;

b) gli aeromobili con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una capacità di velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, con un certificato di aeronavigabilità individuale rilasciato per la prima volta a partire dal 7 giugno 1995 compreso, siano equipaggiati con trasponder del radar secondario di sorveglianza efficienti e conformi alle seguenti condizioni:

   i) essi dispongono delle capacità di cui all'allegato II, parti A e B;

   ii) essi dispongono della continuità sufficiente a evitare di presentare rischi operativi;

c) gli aeromobili ad ala fissa con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una capacità di velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, con un certificato di aeronavigabilità individuale rilasciato per la prima volta a partire dal 7 giugno 1995 compreso, siano equipaggiati con trasponder del radar secondario di sorveglianza efficienti e conformi alle seguenti condizioni:

   i) essi dispongono delle capacità di cui all'allegato II, parti A, B e C;

   ii) essi dispongono della continuità sufficiente a evitare di presentare rischi operativi.

Le lettere b) e c) del primo comma non si applicano agli aeromobili che operano nello spazio aereo del cielo unico europeo e che appartengono a una delle seguenti categorie:

i) sono impegnati in voli per essere sottoposti a manutenzione;

ii) sono impegnati in voli per l'esportazione;

iii) il termine delle loro operazioni è previsto entro il 31 ottobre 2025.

Gli operatori di aeromobili con un primo certificato di aeronavigabilità rilasciato anteriormente al 7 dicembre 2020 devono essere conformi entro il 7 giugno 2023 ai requisiti di cui al primo comma, lettere b) e c), a condizione che:

i) abbiano istituito anteriormente al 7 dicembre 2020 un programma di adeguamento che dimostri la conformità al primo comma, lettere b) e c);

ii) tali aeromobili non abbiano beneficiato di alcun finanziamento dell'Unione accordato al fine di adeguare tali aeromobili ai requisiti di cui al primo comma, lettere b) e c).

Per gli aeromobili in cui la capacità dei transponder di conformarsi ai requisiti di cui al primo comma, lettere b) e c), è temporaneamente non operativa, gli operatori sono autorizzati a utilizzare tali aeromobili nello spazio aereo del cielo unico europeo per un massimo di tre giorni consecutivi.

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 capacità di velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, operino con diversità di antenna, con prestazioni minime come previste all'annesso 10, punto 3.1.2.10.4, della convenzione di Chicago, volume IV, terza edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 77.»;

4) all'articolo 5, il paragrafo 7 è soppresso;

5) all'articolo 6, il paragrafo 2 è soppresso;

6) all'articolo 7, il paragrafo 2 è soppresso;

7) all'articolo 7, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri si assicurano che l'assegnazione degli indirizzi degli aeromobili a 24 bit dell'ICAO agli aeromobili equipaggiati con transponder funzionante in modo S sia conforme all'annesso 10, capitolo 9 e relative appendici, della convenzione di Chicago, volume III, seconda edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 90.»;

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

«1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 7 dicembre 2020, gli aeromobili di Stato siano conformi all'articolo 5, paragrafo 5, lettera a).

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 7 dicembre 2020, gli aeromobili di Stato di tipo trasporto siano conformi all'articolo 5, paragrafo 5, lettera c).»;

9) all'articolo 8 è aggiunto il paragrafo 8 seguente:

«8. Per gli aeromobili di Stato in cui la capacità dei transponder di conformarsi ai requisiti dei paragrafi 1 e 2 è temporaneamente non operativa, gli Stati membri sono autorizzati a consentire l'utilizzo di tali aeromobili nello spazio aereo del cielo unico europeo per un massimo di tre giorni consecutivi.»;

10) l'articolo 14 è soppresso;

11) è inserito il seguente articolo 14 *bis*:

«*Articolo 14 bis*

Piani di volo

Gli operatori di aeromobili di Stato non equipaggiati comunicati a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, e gli operatori di aeromobili non equipaggiati conformemente all'articolo 5, paragrafo 5, operanti nello spazio aereo del cielo unico europeo includono gli indicatori SUR/EUADSBX o SUR/EUEHSX o SUR/EUELSX o una combinazione di essi nella casella 18 del piano di volo.»;

12) l'allegato II è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;

13) l'allegato IV è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

Articolo 3

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 29 aprile 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

L'allegato II, punto 3, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 è così modificato:

1) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«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»;

2) è aggiunta la seguente lettera d):

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

ALLEGATO II

L'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

   a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

      «1. La capacità minima dei transponder del radar secondario di sorveglianza deve essere il modo S, livello 2, conforme ai criteri di prestazione e funzionalità dell'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, terza edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 77.»;

   b) il punto 5 è sostituito dal seguente:

      «5. Gli elementi dei dati di cui al punto 4 devono essere trasmessi dal transponder soltanto attraverso il protocollo modo S. Il processo di certificazione dell'aeromobile e delle apparecchiature deve includere la trasmissione di tali elementi dei dati.»;

   c) il punto 6 è soppresso;

2) la parte B è così modificata:

   a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

      «1. La capacità minima dei transponder del radar secondario di sorveglianza deve essere il modo S, livello 2, conforme ai criteri di prestazione e funzionalità dell'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, terza edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 77.»;

   b) il punto 15 è sostituito dal seguente:

      «15. Ad eccezione dei formati riservati all'ambito militare, gli elementi di dati di cui al punto 14 devono essere trasmessi dal transponder soltanto attraverso il protocollo «ADS-B extended squitter». Il processo di certificazione dell'aeromobile e delle apparecchiature deve includere la trasmissione di tali elementi di dati. »;

   c) il punto 16 è soppresso;

3) la parte C è così modificata:

   a) al punto 2, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

      «2. I seguenti elementi di dati, se disponibili su un bus digitale, devono essere trasmessi dal trasponder, come richiesto dalla catena di sorveglianza a terra, tramite il protocollo modo S e conformemente ai formati specificati nel documento 9871 (seconda edizione) dell'ICAO:»;

   b) il punto 4 è sostituito dal seguente:

      «4. Gli elementi di dati di cui al punto 3 devono essere trasmessi dal transponder soltanto attraverso il protocollo modo S. Il processo di certificazione dell'aeromobile e delle apparecchiature deve includere la trasmissione di tali elementi di dati.».

ALLEGATO III

L'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 è sostituito dal seguente:

«*ALLEGATO IV*

Requisiti relativi alla stipula degli accordi formali di cui all'articolo 5, paragrafo 2

Gli accordi formali stipulati tra i fornitori di servizi di navigazione aerea ai fini dello scambio o della fornitura di dati di sorveglianza devono includere come minimo i seguenti elementi:

a) le parti firmatarie degli accordi;

b) il periodo di validità degli accordi;

c) il campo di applicazione dei dati di sorveglianza;

d) le fonti dei dati di sorveglianza;

e) il formato per lo scambio dei dati di sorveglianza;

f) il punto di fornitura dei dati di sorveglianza;

g) i livelli di servizio concordati per quanto riguarda i seguenti aspetti:

— le prestazioni dei dati di sorveglianza come stabilito dall'articolo 4, paragrafo 3;

— le procedure in caso di inefficienza;

h) la modifica delle procedure di gestione;

i) le modalità di rendicontazione in relazione a prestazioni e disponibilità, compresa l'interruzione imprevista;

m) gli accordi di gestione e coordinamento;

k) gli accordi relativi alla salvaguardia della catena di sorveglianza a terra e alla notifica.».