

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/310 DELLA COMMISSIONE**del 26 febbraio 2015****recante modifica del regolamento (CE) n. 29/2009 che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo e abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 441/2014****(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, paragrafi 1 e 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 29/2009 ⁽²⁾ della Commissione stabilisce i requisiti per l'introduzione coordinata di servizi di collegamento dati basati sulla trasmissione di dati bordo-terra da punto a punto.
- (2) I fornitori di servizi di navigazione aerea e gli operatori hanno riferito di questioni tecniche in sede di applicazione del regolamento (CE) n. 29/2009, in particolare interruzioni, note come «Provider Aborts» («PAs»), di comunicazioni di dati bordo-terra esistenti che consentono l'esercizio di servizi di collegamento dati («DLS») e che vanno oltre livelli di prestazione accettabili. Per questo motivo, alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea hanno già adottato misure di attenuazione, consistenti nel limitare le operazioni DLS agli aeromobili equipaggiati con avionica specifica, tramite le cosiddette «liste bianche» in modo da far fronte al potenziale impatto sotto il profilo della sicurezza dei suddetti «PAs» nelle operazioni di servizi di collegamento dati.
- (3) Su richiesta della Commissione, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA») ha svolto un'indagine ⁽³⁾ diretta ad individuare la causa o le cause di tali questioni tecniche e raccomandare misure per farvi fronte. L'inchiesta ha rivelato che gli eventi casuali di PAs non potevano essere attribuiti a un'unica causa prevedibile, ma piuttosto a una combinazione di fattori legati all'ambiente della frequenza radio e all'attuazione della frequenza unica attuale dell'infrastruttura di collegamento dati. Si è constatato che tale tasso eccessivo di PAs casuali provoca un degrado nella prestazione della rete con rischi potenziali per la sicurezza aerea, aumentando il carico di lavoro dei piloti e dei controllori di volo e creando uno stato di confusione che può portare ad una perdita di conoscenza della situazione.
- (4) L'AESA ha concluso nella sua relazione d'indagine che livelli accettabili di prestazioni per il collegamento dati possono essere stabiliti solo con l'introduzione di un'infrastruttura multifrequenza, che deve essere inoltre ottimizzata per prevenire interferenze nella frequenza radio. Essa ha raccomandato di istituire e attuare un piano di azioni diretto ad approfondire ulteriormente gli aspetti tecnici e convalidare le necessarie soluzioni tecniche. Queste misure però, richiedono tempo e l'AESA raccomanda pertanto di riconsiderare la data di applicazione del regolamento (CE) n. 29/2009 e i relativi calendari di attuazione. L'AESA raccomanda inoltre che l'attuazione del piano di azioni sia preferibilmente effettuata dal gestore della realizzazione di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione ⁽⁴⁾.
- (5) Inoltre, al fine di affrontare in modo specifico l'aspetto della sicurezza del trasporto aereo delle operazioni DLS ai sensi del regolamento (CE) n. 29/2009, il 23 maggio 2014 l'AESA ha pubblicato il bollettino informativo sulla sicurezza n. 2014-14, che raccomanda che gli operatori passino dalla comunicazione di dati a quella vocale quando devono far fronte ad un livello elevato di PAs.
- (6) In linea con le raccomandazioni dell'AESA, la Commissione ha incaricato l'impresa comune SESAR («impresa comune SESAR») di elaborare un piano di lavoro per un ulteriore esame delle questioni individuate e per

⁽¹⁾ GUL 96 del 31.3.2004, pag. 26.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo (GUL 13 del 17.1.2009, pag. 3).

⁽³⁾ Agenzia europea per la sicurezza aerea, relazione «questioni tecniche nell'applicazione del regolamento (CE) n. 29/2009», versione 1.1, 23.4.2014, documento di riferimento 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (GUL 123 del 4.5.2013, pag. 1).

l'espletamento delle specifiche azioni raccomandate dall'AESA. Il programma di lavoro, quale presentato dall'impresa comune SESAR, comprende due fasi relative agli studi e alle azioni correttive ritenute necessarie per quanto riguarda, in particolare, le questioni dell'infrastruttura di terra di collegamento dati e l'individuazione e convalida delle soluzioni tecniche di bordo. I risultati preliminari e le azioni correttive proposte sono previsti per il 2016, mentre l'ulteriore convalida può richiedere altri due anni.

- (7) Pertanto, in particolare a causa delle difficoltà tecniche osservate o di carenze nell'attuazione dell'infrastruttura DLS installata, che hanno già portato ad alcune misure di mitigazione in corso di adozione, e del loro potenziale impatto sulla sicurezza del trasporto aereo e dato che gli studi e le azioni necessari volti ad individuarli e correggerli dovrebbero essere completati nel corso del 2018, è opportuno rinviare la data di applicazione del regolamento (CE) n. 29/2009.
- (8) Per gli stessi motivi di cui al considerando 7), e al fine di mantenere la coerenza dei requisiti stabiliti nel regolamento (CE) n. 29/2009, è necessario modificare anche talune altre scadenze previste nel regolamento.
- (9) Al fine di fornire e operare i servizi di collegamento dati costruiti sulla necessaria capacità DLS convalidata di terra, le date di applicazione per i requisiti relativi alle infrastrutture di terra per lo spazio aereo definito nella parte A e nella parte B dell'allegato I del regolamento (CE) n. 29/2009 deve essere modificata in modo da garantire che l'infrastruttura di terra sia disponibile 24 mesi prima della data di applicazione dei requisiti relativi agli aspetti di bordo. Tuttavia, gli Stati membri responsabili per lo spazio aereo definito nella parte B del suddetto allegato hanno già ottenuto un periodo più lungo per realizzare la necessaria infrastruttura DLS di terra. Pertanto non è più giustificato differenziare, per quanto riguarda la data di applicazione, tra lo spazio aereo definito nelle parti A e B di tale allegato.
- (10) Inoltre, la data entro la quale i gestori sono tenuti a garantire che gli aeromobili in questione siano in grado di operare i DLS in conformità all'allegato II del regolamento (CE) n. 29/2009 dovrebbe essere corretta, in modo da corrispondere alla data modificata di applicazione di tale regolamento. Oltre a ciò, per quanto riguarda il requisito relativo alla capacità di operare i DLS, non è più giustificato distinguere tra gli aeromobili in base alla data del loro certificato individuale di aeronavigabilità. Tuttavia, è necessario mantenere le deroghe a tale obbligo per determinate categorie di aeromobili, così come la norma specifica concernente i nuovi aeromobili di Stato di tipo trasporto, ed è necessario anche adeguare di conseguenza le date pertinenti, in modo da conservare l'effetto pratico di tali norme. Solo per quanto riguarda l'esenzione relativa agli aeromobili con un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2014 e muniti di apparecchiature per il collegamento dati certificate sulla base di uno dei documenti Eurocae, è necessario mantenere le date attuali, almeno per il momento, in assenza di dati chiari e convincenti che ne giustifichino la modifica.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento, in particolare la modifica della data di applicazione del regolamento (CE) n. 29/2009, ferma restando la necessità di affrontare in maniera adeguata eventuali questioni relative alla sicurezza del trasporto aereo che possono sorgere in tale contesto, lasciano impregiudicate le possibilità esistenti nell'ambito della modulazione delle tariffe di navigazione aerea di cui all'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione ⁽¹⁾ o l'assegnazione di bande orarie per la gestione del flusso di traffico aereo (ATFM) in conformità al regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione ⁽²⁾ per tenere conto del fatto che alcuni operatori possono già aver dotato, o intendono farlo su base volontaria prima della data di applicazione modificata del regolamento, i loro aeromobili con la capacità di operare DLS e che alcuni fornitori di servizi del traffico aereo hanno già realizzato infrastrutture DLS di terra.
- (12) Ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) n. 441/2014 della Commissione ⁽³⁾, è necessario aggiungere lo spazio aereo croato allo spazio aereo in cui si applica il regolamento (CE) n. 29/2009. Tuttavia, il regolamento di esecuzione (UE) n. 441/2014 si applica solo a decorrere dal 5 febbraio 2016. Considerando l'attuale modifica del regolamento di esecuzione (CE) n. 29/2009, è opportuno abrogare, per motivi di chiarezza, il regolamento (UE) n. 441/2014 e inserire nel presente regolamento la modifica prevista da tale regolamento.
- (13) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 29/2009.
- (14) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per il cielo unico, istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, GUL 128 del 9.5.2013, pag. 31.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo (GUL 80 del 26.3.2010, pag. 10).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 441/2014 della Commissione, del 30 aprile 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo (GU L 130 dell'1.5.2014, pag. 37).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») (GUL 96 del 31.3.2004, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 29/2009 è così modificato:

(1) All'articolo 1, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il presente regolamento si applica a tutti i voli effettuati come traffico aereo generale conformemente alle regole di volo strumentale all'interno dello spazio aereo al di sopra di FL 285 quale definito all'allegato I, parti A e B.»;

(2) All'articolo 3, i paragrafi 2, 3, 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, gli operatori garantiscono che gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 1, paragrafo 3, siano in grado di utilizzare i servizi di collegamento dati definiti nell'allegato II a decorrere dal 5 febbraio 2020.

3. Il paragrafo 2 non si applica:

- a) agli aeromobili con un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2014 e muniti di apparecchiature per il collegamento dati certificate sulla base dei requisiti di uno dei documenti Eurocae di cui all'allegato III, punto 10;
- b) agli aeromobili con un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente al 31 dicembre 2003 e che cesseranno le operazioni nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3 prima del 31 dicembre 2022;
- c) agli aeromobili di Stato;
- d) agli aeromobili che volano nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, per motivi di prova, consegna o manutenzione o con componenti per il collegamento dati temporaneamente non operativi nelle condizioni specificate nella lista degli equipaggiamenti minimi di cui all'allegato III, punto 1, del presente regolamento e nel regolamento (CE) n. 216/2008 e relative norme di attuazione.

4. Gli Stati membri che decidono di equipaggiare i nuovi aeromobili di Stato di tipo trasporto, che entrano in servizio dopo il 1° gennaio 2019, con apparecchiature per il collegamento dati basate su norme non specifiche dei requisiti operativi militari, assicurano che tali aeromobili siano in grado di utilizzare i servizi di collegamento dati definiti nell'allegato II.»;

(3) All'articolo 15, secondo paragrafo, i termini «7 febbraio 2013» sono sostituiti da «5 febbraio 2018»;

(4) All'allegato I, parte B, dopo «— Warszawa FIR,» viene inserito: «— Zagreb FIR,».

Articolo 2

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 441/2014 è abrogato.

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 26 febbraio 2015

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER