

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1771 DELLA COMMISSIONE**  
**del 12 settembre 2023**

**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 per quanto riguarda i sistemi e i componenti per la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e che abroga i regolamenti (CE) n. 1032/2006, (CE) n. 633/2007 e (CE) n. 262/2009**

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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 43, paragrafo 1, lettere a), e) ed f), l'articolo 44, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 62, paragrafo 15, lettere a) e c),

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 140, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, le norme di attuazione adottate sulla base del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, che è stato abrogato, devono essere adeguate alle disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 entro il 12 settembre 2023.
- (2) Il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione <sup>(3)</sup> stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea «ATM/ANS») e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo («funzioni della rete ATM») per il traffico aereo generale e per la loro sorveglianza.
- (3) A norma del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1769 <sup>(4)</sup>, i sistemi ATM/ANS e i componenti ATM/ANS («apparecchiature ATM/ANS») sono oggetto di certificazione o dichiarazione da parte delle organizzazioni coinvolte nella progettazione e nella produzione di apparecchiature ATM/ANS. Al fine di garantire la corretta installazione, conduzione di prove in loco e messa in servizio in condizioni di sicurezza di tali apparecchiature, nonché la loro sorveglianza, è opportuno modificare il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 per includervi i necessari requisiti applicabili ai fornitori di ATM/ANS e alle relative autorità competenti.
- (4) Al fine di garantire la continuità dei requisiti per l'uso delle apparecchiature ATM/ANS, le modifiche del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 dovrebbero basarsi sulle pertinenti norme di attuazione adottate sulla base del regolamento (CE) n. 552/2004 abrogato, apportandovi gli adeguamenti necessari.

<sup>(1)</sup> GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

<sup>(2)</sup> 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») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26).

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1769, del 12 settembre 2023, della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per l'approvazione delle organizzazioni coinvolte nella progettazione o nella produzione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2023/203 (cfr. pag. 19 della presente Gazzetta ufficiale).

- (5) In particolare, il regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione <sup>(5)</sup> stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo, il regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione <sup>(6)</sup> stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo e il regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione <sup>(7)</sup> fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo. Tali requisiti dovrebbero riflettersi nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.
- (6) I requisiti relativi alle comunicazioni bordo/terra con canalizzazione a 8,33 kHz di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione <sup>(8)</sup> non si applicano ai servizi forniti né nello spazio aereo del cielo unico europeo al di fuori della regione europea (EUR) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) quale definita nel volume I (doc. 7754) del piano di navigazione aerea dell'ICAO per la regione EUR, né nella FIR/UIR delle Canarie, in quanto le condizioni locali non giustificavano in misura sufficiente la necessità di applicare tali requisiti. Il presente regolamento dovrebbe avere lo stesso ambito di applicazione.
- (7) L'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 ha previsto esenzioni dall'obbligo di convertire tutte le assegnazioni di frequenze alla canalizzazione a 8,33 kHz. Il presente regolamento non dovrebbe modificare le esenzioni esistenti.
- (8) I requisiti relativi all'assegnazione dei codici dell'interrogatore modo S di cui al regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione non si applicano ai servizi forniti nello spazio aereo del cielo unico europeo al di fuori della regione EUR dell'ICAO a motivo del basso volume di traffico locale e della situazione geografica, dato che tale spazio aereo confina unicamente con lo spazio aereo sotto la responsabilità di fornitori di ATM/ANS di paesi terzi, il che giustifica differenti meccanismi di coordinamento locale con i paesi terzi limitrofi. Il presente regolamento dovrebbe avere lo stesso ambito di applicazione.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 e abrogare i regolamenti (CE) n. 1032/2006, (CE) n. 633/2007 e (CE) n. 262/2009.
- (10) Ai fini dell'elaborazione dei requisiti di cui al presente regolamento si è tenuto debitamente conto del contenuto del piano generale ATM e delle capacità di comunicazione, navigazione e sorveglianza in esso previste.
- (11) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha proposto misure nel suo parere n. 01/2023 <sup>(9)</sup> in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

### Modifiche del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373

Il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 è così modificato:

- 
- <sup>(5)</sup> Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo (GU L 186 del 7.7.2006, pag. 27).
- <sup>(6)</sup> Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo (GU L 146 dell'8.6.2007, pag. 7).
- <sup>(7)</sup> Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo (GU L 84 del 31.3.2009, pag. 20).
- <sup>(8)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo (GU L 320 del 17.11.2012, pag. 14).
- <sup>(9)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3. “gestore della rete”: l'organismo incaricato di svolgere i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004;»;

b) sono aggiunti i punti 9), 10), 11), 12) e 13) seguenti:

«9. “interrogatore modo S”: sistema composto da un'antenna e da parti elettroniche che permette di contattare gli aeromobili mediante il modo selettivo (“modo S”);

10. “interrogatore modo S idoneo”: interrogatore modo S che soddisfa almeno una delle condizioni seguenti:

a) l'interrogatore si basa, almeno in parte, sulle interrogazioni e sulle risposte alle chiamate generali modo S per l'acquisizione dei bersagli modo S;

b) l'interrogatore blocca i bersagli modo S acquisiti in risposta alle interrogazioni di chiamata generale modo S, in modo permanente o intermittente, in parte o in tutta la sua copertura; o

c) l'interrogatore utilizza protocolli di comunicazione multisito per applicazioni data link;

11. “operatore modo S”: una persona, organizzazione o impresa che gestisce o che si offre di gestire un interrogatore modo S, tra cui:

a) i fornitori di servizi di sorveglianza;

b) i fabbricanti di interrogatori modo S;

c) i gestori aeroportuali;

d) gli enti di ricerca;

e) qualsiasi altro ente abilitato alla gestione di un interrogatore modo S;

12. “interferenza dannosa”: un'interferenza che impedisce di soddisfare i requisiti di prestazione;

13. “piano di assegnazione dei codici dell'interrogatore (IC)”: l'ultima serie completa approvata di assegnazioni dei codici IC.»;

2) all'articolo 3 è inserito il paragrafo 6 bis seguente:

«6 bis. Gli Stati membri provvedono affinché l'utilizzo di un trasmettitore di terra nel loro territorio non provochi interferenze dannose per altri sistemi di sorveglianza.»;

3) sono inseriti gli articoli 3 *sexies* e 3 *septies* seguenti:

«Articolo 3 *sexies*

### **Assegnazione dei codici dell'interrogatore modo S**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le eventuali modifiche all'assegnazione di un codice IC derivanti dall'aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC siano comunicate agli operatori modo S pertinenti sotto la loro autorità entro 14 giorni di calendario dalla data di ricezione dell'aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC.

2. Gli Stati membri mettono a disposizione degli altri Stati membri, almeno ogni sei mesi, mediante il sistema di assegnazione dei codici IC, una relazione aggiornata sull'assegnazione e sull'uso dei codici IC da parte degli interrogatori modo S idonei all'interno del loro ambito di competenza.

3. Qualora vi sia una sovrapposizione fra la copertura di un interrogatore modo S di competenza di uno Stato membro e la copertura di un interrogatore modo S di competenza di un paese terzo, lo Stato membro interessato:

a) provvede affinché il paese terzo sia informato dei requisiti di sicurezza relativi all'assegnazione e all'uso dei codici IC;

b) adotta le misure necessarie al fine di coordinare l'uso dei codici IC con il paese terzo in questione.

4. Ciascuno Stato membro notifica ai fornitori di servizi di traffico aereo sotto la sua giurisdizione gli interrogatori modo S di competenza di un paese terzo per i quali non sia stata coordinata l'assegnazione dei codici dell'interrogatore modo S.
5. Gli Stati membri verificano la validità delle domande di richiesta dei codici IC ricevute dagli operatori modo S, prima di rendere disponibili i codici IC, mediante il sistema di assegnazione dei codici IC, per il coordinamento, conformemente all'allegato IV, punto 15), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione (\*).
6. Gli Stati membri provvedono affinché gli operatori modo S diversi dai fornitori di servizi di sorveglianza rispettino il punto CNS.TR.205 dell'allegato VIII.
7. I requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 6 non si applicano nello spazio aereo del cielo unico europeo che non fa parte della regione europea (EUR) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

#### Articolo 3 septies

### Uso dello spazio aereo del cielo unico europeo

1. Nel contesto della protezione dello spettro, gli Stati membri garantiscono che i transponder del radar secondario di sorveglianza presenti a bordo di qualsiasi aeromobile che sorvoli uno Stato membro non siano soggetti a interrogazioni eccessive trasmesse da interrogatori di sorveglianza a terra, che sollecitano risposte o che, se non sollecitano risposte, hanno una potenza sufficiente a superare il livello minimo del ricevitore del transponder dell'SSR. In caso di disaccordo tra gli Stati membri in merito alle misure necessarie, gli Stati membri interessati sottopongono la questione alla Commissione affinché possa pronunciarsi in merito.
2. Gli Stati membri provvedono affinché tutte le assegnazioni di frequenza vocale siano convertite alla canalizzazione a 8,33 kHz. Le norme di conversione non si applicano alle assegnazioni di frequenze:
  - a) che rimangono nella canalizzazione a 25 kHz sulle frequenze seguenti:
    - 1) la frequenza di emergenza (121,5 MHz);
    - 2) la frequenza ausiliaria per le operazioni di ricerca e salvataggio (123,1 MHz);
    - 3) le frequenze del link digitale VHF (VLD) assegnate all'uso all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo;
    - 4) le frequenze dei sistemi ACARS (*aircraft communications addressing and reporting system*) (131,525 MHz, 131,725 MHz e 131,825 MHz);
  - b) se è usato un sistema di offset della portante in canalizzazione a 25 kHz.
3. I requisiti di cui al paragrafo 2 non si applicano né nello spazio aereo del cielo unico europeo che non fa parte della regione EUR dell'ICAO né nella regione informazioni volo (FIR)/regione informazioni volo superiore (UIR) delle Canarie.
4. Le esenzioni dall'obbligo di garantire che tutte le assegnazioni di frequenze siano convertite alla canalizzazione a 8,33 kHz in casi aventi un limitato impatto sulla rete, concesse dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 e comunicate alla Commissione, restano valide.
5. Gli Stati membri stabiliscono e pubblicano nelle pubblicazioni nazionali di informazioni aeronautiche, se del caso, le procedure per la gestione di aeromobili che non sono muniti di:
  - a) transponder modo S del radar secondario di sorveglianza;
  - b) radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione, del 24 gennaio 2019, che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione (GU L 28 del 31.1.2019, pag. 1).»;

4) gli allegati I, II, III, IV, VIII, IX, X e XII sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

**Abrogazione**

I regolamenti (CE) n. 1032/2006, (CE) n. 633/2007 e (CE) n. 262/2009 sono abrogati.

*Articolo 3*

**Entrata in vigore**

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 12 settembre 2023

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO

Gli allegati I, II, III, IV, VIII, IX, X e XII del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 sono così modificati:

(1) l'allegato I è così modificato:

a) è inserito il punto 30 bis) seguente:

«30 bis. “apparecchiature ATM/ANS”: i componenti ATM/ANS quali definiti all'articolo 3, punto 6), del regolamento (UE) 2018/1139 e i sistemi ATM/ANS quali definiti all'articolo 3, punto 7), dello stesso regolamento, esclusi i componenti di bordo, che sono disciplinati dal regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione (\*);

(\*) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).»;

b) è inserito il punto 34 bis) seguente:

«34 bis. “confine”: il piano laterale o verticale che delimita lo spazio aereo all'interno del quale l'ente ATC fornisce servizi di traffico aereo;»;

c) sono inseriti i punti 39 bis) e 39 ter) seguenti:

«39 bis. “dati di coordinamento”: dati interessanti per il personale operativo relativi alla procedura di notifica, coordinamento e trasferimento dei voli e alla procedura di coordinamento civile-militare;

39 ter. “punto di coordinamento (COP)”: un punto sul confine, o adiacente ad esso, utilizzato dagli enti ATC e al quale si fa riferimento nelle procedure di coordinamento;»;

d) è inserito il punto 40 bis) seguente:

«40 bis. “servizio data link”: una serie di transazioni di gestione del traffico aereo tra loro correlate che si avvalgono di comunicazioni bordo/terra in collegamento dati, che hanno un obiettivo operativo ben definito e che iniziano e si concludono con un evento operativo;»;

e) è inserito il punto 46 bis) seguente:

«46 bis. “codice IC idoneo”: qualsiasi codice dei codici II e SI, eccetto:

a) il codice II 0;

b) il codice o i codici IC la cui assegnazione e gestione sono riservate a enti militari, comprese le organizzazioni intergovernative, in particolare l'Organizzazione del trattato Nord Atlantico;»;

f) è inserito il punto 47 bis) seguente:

«47 bis. “dati stimati”: il punto di coordinamento, l'ora stimata di un aeromobile e il livello di volo previsto dell'aeromobile al punto di coordinamento;»;

g) è inserito il punto 62 bis) seguente:

«62 bis. “sequenza di esecuzione”: la sequenza temporale di esecuzione delle assegnazioni dei codici IC che gli operatori modo S devono rispettare per evitare conflitti di codici IC temporanei;»;

h) è inserito il punto 73 bis) seguente:

«73 bis. “ente notificato”: l'ente ATC che ha ricevuto le informazioni di notifica;»;

i) è inserito il punto 81 bis) seguente:

«81 bis. “ente ricevente”: l'ente di controllo del traffico aereo che riceve i dati;»;

j) il punto 88) è sostituito dal seguente:

«88. “direttiva di sicurezza”: documento rilasciato o adottato da un'autorità competente che:

- (1) impone l'adozione di misure da eseguire su un sistema funzionale o ne limita l'uso operativo al fine di ripristinare la sicurezza, quando sia comprovato che in caso contrario la sicurezza aerea potrebbe risultarne compromessa; o
- (2) impone l'adozione di misure da eseguire su apparecchiature ATM/ANS oggetto della dichiarazione di conformità rilasciata a norma dell'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2023/1768 della Commissione (\*) al fine di porre rimedio a una condizione di non sicurezza e/o non protezione rilevata e di ripristinare le prestazioni e l'interoperabilità di tali apparecchiature ATM/ANS qualora sia dimostrato che la sicurezza, le prestazioni o l'interoperabilità di tali particolari apparecchiature potrebbero altrimenti essere compromesse.

(\*) Regolamento delegato (UE) 2023/1768 della Commissione, del 14 luglio 2023, che stabilisce norme dettagliate per la certificazione e la dichiarazione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea (GU L 228 del 15.9.2023, pag. 1).»;

k) sono inseriti i punti 107 bis) e 107 ter) seguenti:

«107 bis. “postazione operativa”: i mobili e le apparecchiature tecniche grazie alle quali un membro del personale dei servizi di traffico aereo svolge i compiti correlati alla propria mansione;

107 ter. “avviso”: un messaggio visualizzato presso una postazione operativa quando la procedura automatizzata di coordinamento non ha funzionato correttamente;»;

(2) l'allegato II è così modificato:

a) al punto ATM/ANS.AR.A.020, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'autorità competente informa immediatamente l'Agenzia in caso di problemi significativi nell'attuazione delle disposizioni pertinenti del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso o dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004 applicabili ai prestatori di servizi.»;

b) il punto ATM/ANS.AR.A.030 è sostituito dal seguente:

**«ATM/ANS.AR.A.030 Direttive di sicurezza**

a) L'autorità competente pubblica una direttiva di sicurezza se constata l'esistenza di una delle condizioni seguenti:

- (1) una condizione di non sicurezza, nell'ambito di un sistema funzionale, che richiede una reazione immediata;
- (2) prestazioni insufficienti o una condizione di non sicurezza o non interoperabilità in apparecchiature oggetto della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2023/1768, laddove è probabile che tale condizione esista o si manifesti anche in altre apparecchiature ATM/ANS.

b) La direttiva di sicurezza è trasmessa ai fornitori di ATM/ANS interessati e contiene almeno le informazioni seguenti:

- (1) l'identificazione della condizione di non sicurezza;
- (2) l'identificazione del sistema funzionale interessato;
- (3) le azioni necessarie e la loro giustificazione;
- (4) il limite di tempo utile per completare le azioni necessarie;
- (5) la data di entrata in vigore.

c) L'autorità competente trasmette una copia della direttiva di sicurezza all'Agenzia e a ogni altra autorità competente interessata entro un mese dalla sua pubblicazione.

d) L'autorità competente verifica la conformità dei fornitori di ATM/ANS alle direttive di sicurezza e alle direttive sulle apparecchiature ATM/ANS, a seconda dei casi.»;

c) al punto ATM/ANS.AR.C.005, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) Nell'ambito di applicazione del punto ATM/ANS.AR.B.001, lettera a), punto 1), l'autorità competente istituisce un procedimento per verificare:
- (1) la conformità dei fornitori di servizi ai requisiti applicabili di cui agli allegati da III a XIII e a eventuali condizioni applicabili legate al certificato prima che lo stesso sia rilasciato. Il certificato è rilasciato conformemente all'appendice 1 del presente allegato;
  - (2) il rispetto di qualsiasi obbligo in materia di sicurezza nell'atto di designazione rilasciato ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 550/2004;
  - (3) il mantenimento della conformità ai requisiti applicabili da parte dei fornitori di servizi sotto la sua sorveglianza;
  - (4) l'attuazione degli obiettivi di sicurezza e interoperabilità, dei requisiti applicabili e di altre condizioni indicate nella dichiarazione di conformità delle apparecchiature ATM/ANS; le limitazioni e condizioni tecniche e relative alle prestazioni indicate nei certificati delle apparecchiature ATM/ANS e/o nelle dichiarazioni delle apparecchiature ATM/ANS; e l'attuazione di misure di sicurezza, comprese le direttive sulle apparecchiature ATM/ANS imposte dall'Agenzia conformemente all'allegato I, punto ATM/ANS.EQMT.AR.A.030, del regolamento delegato (UE) 2023/1768;
  - (5) l'implementazione delle direttive di sicurezza, delle azioni correttive e delle misure attuative.»;

d) il punto ATM/ANS.AR.C.050 è così modificato:

i) le lettere c), d), e) e f) sono sostituite dalle seguenti:

- «c) L'autorità competente formula un rilievo di livello 1 quando viene riscontrata una non conformità grave rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso, nonché dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004 e delle relative norme attuative, alle procedure e ai manuali del fornitore di ATM/ANS, ai termini e alle condizioni del certificato, all'atto di designazione, se del caso, o al contenuto di una dichiarazione, laddove tale non conformità costituisca un rischio significativo per la sicurezza del volo o metta altrimenti in discussione la capacità del fornitore di servizi di continuare la propria attività.

I rilievi di livello 1 comprendono, a mero titolo esemplificativo:

- (1) la diffusione di procedure operative e/o la fornitura di un servizio in un modo che comporta un rischio significativo per la sicurezza del volo;
  - (2) l'ottenimento o il mantenimento della validità del certificato del fornitore di servizi mediante la presentazione di documenti probatori falsificati;
  - (3) prove di uso illecito o fraudolento del certificato del fornitore di servizi;
  - (4) l'assenza di un dirigente responsabile.
- d) L'autorità competente formula un rilievo di livello 2 quando viene riscontrata qualsiasi altra non conformità rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso, nonché dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004 e delle relative norme attuative, alle procedure e ai manuali del fornitore di ATM/ANS, ai termini e alle condizioni del certificato o al contenuto della dichiarazione.
- e) Quando viene riscontrato un rilievo nel corso dell'attività di sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, l'autorità competente, fatte salve altre misure supplementari eventualmente richieste dal regolamento (UE) 2018/1139 e dagli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso, nonché dai regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004 e dalle relative norme attuative, comunica per iscritto il rilievo al fornitore di servizi e chiede un'azione correttiva per rimediare alle non conformità rilevate.



- (1) Nel caso di rilievi di livello 1, l'autorità competente adotta immediate e opportune misure e, se del caso, può limitare, sospendere o revocare in tutto o in parte il certificato garantendo al contempo la continuità del servizio a condizione che la sicurezza non sia compromessa e, nel caso del gestore della rete, informa la Commissione. Le misure adottate dipenderanno della portata del rilievo e rimarranno in vigore finché il fornitore di ATM/ANS non avrà adottato con successo un'azione correttiva.
  - (2) Nel caso di rilievi di livello 2, l'autorità competente:
    - i) concede al fornitore di servizi un periodo per l'attuazione delle azioni correttive incluse in un piano d'azione adeguato alla natura del rilievo;
    - ii) valuta l'azione correttiva e il piano di attuazione proposti dal fornitore di servizi e, se secondo la valutazione essi sono sufficienti a rimediare alle non conformità, li approva.
  - (3) Nel caso di rilievi di livello 2, se il fornitore di servizi non presenta un piano di azioni correttive accettabile per l'autorità competente alla luce dei rilievi o se il fornitore di servizi non esegue le azioni correttive entro il periodo di tempo approvato o prorogato dall'autorità competente, i rilievi possono essere riclassificati come livello 1 e sono intraprese le azioni di cui al punto 1).
- f) L'autorità competente che rilevi che il fornitore di ATM/ANS integra apparecchiature ATM/ANS nel suo sistema funzionale senza garantire la conformità al punto ATM/ANS.OR.A.045, lettera g), adotta, tenendo debitamente conto della necessità di garantire la sicurezza e la continuità delle operazioni, tutte le misure necessarie per limitare l'area di applicazione delle apparecchiature ATM/ANS interessate o vietarne l'uso da parte dei fornitori di ATM/ANS sotto la sua sorveglianza.;
- ii) è aggiunta la lettera g) seguente:
- «g) Per i casi che non prevedono rilievi di livello 1 o 2, l'autorità competente può formulare osservazioni.»
- (3) l'allegato III è così modificato:
- a) al punto ATM/ANS.OR.A.045, sono aggiunte le lettere da g) a j) seguenti:
- «g) Prima di integrare le apparecchiature ATM/ANS nel sistema funzionale, il fornitore di ATM/ANS garantisce che:
- (1) le apparecchiature ATM/ANS nuove o modificate siano certificate dall'Agenzia conformemente al regolamento delegato (UE) 2023/1768 e fabbricate da un'organizzazione di progettazione o di produzione approvata a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1769 della Commissione (\*); o
  - (2) le apparecchiature ATM/ANS nuove o modificate siano dichiarate da un'organizzazione di progettazione approvata a norma del regolamento delegato (UE) 2023/1768 e fabbricate da un'organizzazione di progettazione o di produzione approvata a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1769; o
  - (3) per le apparecchiature ATM/ANS nuove o modificate sia rilasciata una dichiarazione di conformità a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2023/1768; o
  - (4) quando le apparecchiature ATM/ANS non sono soggette alla valutazione di conformità di cui al regolamento delegato (UE) 2023/1768, sia stata verificata la conformità delle apparecchiature ATM/ANS in questione alle specifiche e qualifiche applicabili.
- h) Il fornitore di ATM/ANS garantisce che sia stata verificata la conformità delle apparecchiature ATM/ANS alle specifiche del fabbricante delle apparecchiature, anche per quanto riguarda l'installazione e le prove in loco.
- i) Prima di mettere in servizio le apparecchiature ATM/ANS, il fornitore di ATM/ANS garantisce che il sistema funzionale modificato che integra tali apparecchiature ATM/ANS soddisfi tutti i requisiti applicabili e individua tutte le deviazioni e le limitazioni.

- j) Quando mette in servizio le apparecchiature ATM/ANS, il fornitore di ATM/ANS provvede affinché le apparecchiature ATM/ANS, anche quelle modificate, siano messe in servizio nel rispetto delle condizioni d'uso e delle eventuali limitazioni applicabili e soddisfino tutti i requisiti applicabili.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1769 della Commissione, del 12 settembre 2023, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per l'approvazione delle organizzazioni coinvolte nella progettazione o nella produzione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2023/203 (GU L 228 del 15.9.2023, pag. 19).»;

- b) il punto ATM/ANS.OR.A.060 è sostituito dal seguente:

**«ATM/ANS.OR.A.060 Reazione immediata a un problema di sicurezza**

- a) I fornitori di servizi attuano tutte le misure di sicurezza, incluse le direttive di sicurezza, imposte dall'autorità competente conformemente al punto ATM/ANS.AR.A.025, lettera c).

Quando viene emanata una direttiva di sicurezza per correggere la condizione di cui alla dichiarazione di conformità rilasciata a norma dell'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2023/1768, salvo se diversamente disposto dell'autorità competente in caso di necessità di un intervento urgente, il fornitore di ATM/ANS:

- (1) propone l'azione correttiva adeguata e sottopone i dettagli della proposta all'approvazione dell'autorità competente;
- (2) ottenuta l'approvazione dell'autorità competente, si conforma ad essa.»;

- c) al punto ATM/ANS.OR.B.005, lettera a), è aggiunto il punto 8) seguente:

«(8) un processo volto a garantire che la progettazione, o le modifiche alla progettazione, delle apparecchiature ATM/ANS cui si applica l'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2023/1768 siano conformi alle specifiche applicabili, anche per quanto riguarda la funzione di verifica indipendente della dimostrazione di conformità sulla base della quale il fornitore di ATM/ANS rilascia una dichiarazione di conformità e la relativa documentazione di conformità.»;

- d) il punto ATM/ANS.OR.D.025 è così modificato:

- (1) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Il gestore della rete presenta una relazione annuale delle sue attività alla Commissione e all'Agenzia. La relazione illustra il rendimento operativo e ogni altra attività o sviluppo significativo, in particolare nel settore della sicurezza.»;

- (2) alla lettera d), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«(3) per il gestore della rete, i risultati ottenuti rispetto agli obiettivi di rendimento stabiliti nel piano strategico della rete, mettendo a confronto le prestazioni effettivamente fornite rispetto alle prestazioni previste nel piano operativo della rete, avvalendosi degli indicatori di risultato contenuti in quest'ultimo.»;

- (4) l'allegato IV è così modificato:

- a) il punto ATS.OR.400 è sostituito dal seguente:

**«ATS.OR.400 Servizio aeronautico mobile (comunicazioni bordo/terra) – requisiti generali**

- a) I fornitori di servizi di traffico aereo utilizzano il collegamento voce (voice link) e/o dati (data link) nelle comunicazioni bordo/terra ai fini dei servizi di traffico aereo.

- b) Quando le comunicazioni vocali bordo/terra si basano sulla canalizzazione a 8,33 kHz, i fornitori di servizi di traffico aereo provvedono affinché:

- (1) tutte le apparecchiature per le comunicazioni vocali bordo/terra siano dotate della capacità di canalizzazione a 8,33 kHz e siano in grado di sintonizzarsi su canali con spaziatura a 25 kHz;

- (2) tutte le assegnazioni di frequenza vocale dispongano della capacità di canalizzazione a 8,33 kHz;
  - (3) le procedure applicabili agli aeromobili dotati di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz e agli aeromobili privi di tali apparecchiature, soggetti a trasferimento tra enti dei servizi di traffico aereo, siano specificate nelle lettere di accordo tra tali enti;
  - (4) gli aeromobili non muniti di radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz possano essere assistiti, purché possano essere gestiti in sicurezza nell'ambito della capacità del sistema di gestione del traffico aereo su frequenze UHF oppure su frequenze con canalizzazione a 25 kHz; e
  - (5) i loro piani per la gestione degli aeromobili statali privi di apparecchiature radio con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz siano comunicati ogni anno allo Stato membro che li ha designati, tenendo conto dei limiti di capacità connessi alle procedure pubblicate dagli Stati membri nelle loro pubblicazioni nazionali di informazioni aeronautiche.
- c) Quando le comunicazioni dirette bilaterali a voce (voice link) o via data link pilota-controllore sono utilizzate per la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, su tutti i suddetti canali di comunicazione bordo/terra i fornitori di servizi di traffico aereo devono prevedere impianti di registrazione.
- d) Quando le comunicazioni dirette bilaterali a voce (voice link) o via data link bordo/terra sono utilizzate per la fornitura del servizio informazioni volo, compreso il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS), su tutti i suddetti canali di comunicazione bordo/terra i fornitori di servizi di traffico aereo devono prevedere impianti di registrazione, se non diversamente prescritto dall'autorità competente.»;
- b) il punto ATS.OR.415 è sostituito dal seguente:

**«ATS.OR.415 Servizio mobile aeronautico (comunicazioni bordo/terra) – servizio di controllo di area**

I fornitori di servizi di traffico aereo provvedono affinché:

- a) gli impianti di comunicazione bordo/terra consentano di effettuare comunicazioni vocali bilaterali tra gli enti che forniscono il servizio di controllo di area e gli aeromobili adeguatamente equipaggiati, in volo in qualsiasi parte dell'area o delle aree di controllo; e
- b) gli impianti di comunicazione bordo/terra consentano comunicazioni di dati bilaterali tra un ente che fornisce il servizio di controllo di area e gli aeromobili adeguatamente equipaggiati, in volo all'interno dello spazio aereo di cui al punto AUR.COM.2001 del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1770 della Commissione (\*), per gestire i servizi data link di cui al punto AUR.COM.2005, punto 1), lettera a), di tale regolamento di esecuzione.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1770 della Commissione, del 12 settembre 2023, che stabilisce disposizioni sull'equipaggiamento degli aeromobili necessario per l'uso dello spazio aereo del cielo unico europeo e regole operative relative all'uso dello spazio aereo del cielo unico europeo e che abroga il regolamento (CE) n. 29/2009 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1206/2011, (UE) n. 1207/2011 e (UE) n. 1079/2012 (GU L 228 del 15.9.2023, pag. 39).»;

- c) il punto ATS.OR.430 è sostituito dal seguente:

**«ATS.OR.430 Servizio fisso aeronautico (comunicazioni terra/terra) – requisiti generali**

- a) I fornitori di servizi di traffico aereo garantiscono che, ai fini dei servizi di traffico aereo, nelle comunicazioni terra/terra siano utilizzate le comunicazioni vocali dirette e/o le comunicazioni data link.
- b) Quando le comunicazioni ai fini del coordinamento ATC sono in parte automatizzate, i fornitori di servizi di traffico aereo provvedono affinché:
  - (1) siano predisposti i mezzi adeguati per ricevere, archiviare, elaborare, estrarre e visualizzare automaticamente e trasmettere le informazioni di volo pertinenti;

- (2) i guasti o le anomalie di tale coordinamento automatizzato vengano chiaramente indicati al controllore o ai controllori del traffico aereo responsabili del coordinamento dei voli presso un ente trasferente;
  - (3) gli avvisi relativi allo scambio di informazioni nel sistema vengano indicati alle pertinenti postazioni operative;
  - (4) le informazioni sulle procedure di scambio di informazioni pertinenti nel sistema vengano fornite ai controllori del traffico aereo;
  - (5) i controllori del traffico aereo dispongano dei mezzi necessari per modificare le informazioni di volo scambiate.»;
- d) è inserito il punto ATS.OR.446 seguente:

**«ATS.OR.446 Dati di sorveglianza**

- a) I fornitori di servizi di traffico aereo non utilizzano i dati degli interrogatori modo S di competenza di un paese terzo qualora non sia stata coordinata l'assegnazione dei codici IC.
  - b) I fornitori di servizi di traffico aereo garantiscono che siano predisposte le capacità necessarie per consentire ai controllori del traffico aereo di provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili mediante l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink, come illustrato nell'appendice 1.
  - c) I fornitori di servizi di traffico aereo garantiscono un'operatività ininterrotta all'interno dello spazio aereo sotto la loro responsabilità e nelle zone confinanti con gli spazi aerei adiacenti, applicando adeguati requisiti minimi per la separazione degli aeromobili.»;
- e) al punto ATS.TR.230 è aggiunta la lettera c) seguente:
- «c) Il coordinamento del trasferimento del controllo tra enti che forniscono il servizio di controllo di area all'interno della regione EUR dell'ICAO, o, se così concordato, con o tra altri enti di controllo del traffico aereo, è favorito dai processi automatizzati di cui all'appendice 2.»;
- f) sono aggiunte le appendici 1 e 2 seguenti:

«Appendice 1

**Identificazione dei singoli aeromobili mediante l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink a norma del punto ATS.OR.446, lettera b)**

L'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink è utilizzato come descritto di seguito per provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili:

- a) il fornitore di servizi di traffico aereo notifica al gestore della rete i volumi di spazio aereo in cui si provvede all'identificazione dei singoli aeromobili mediante l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink;
- b) laddove si provvede all'identificazione dei singoli aeromobili mediante l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink, agli aeromobili è assegnato il codice SSR di cospicuità A1000;
- c) eccetto ove si applichi una delle condizioni di cui alla lettera d), il codice SSR di cospicuità A1000 è assegnato agli aeromobili in partenza o agli aeromobili per cui, in conformità alla lettera g), occorre effettuare una modifica di codice, laddove sono soddisfatte le condizioni seguenti:
  - (1) l'identificazione dell'aeromobile in downlink coincide con l'informazione corrispondente registrata nel piano di volo dell'aeromobile stesso;
  - (2) il gestore della rete ha comunicato che l'aeromobile in questione è ammesso all'assegnazione del codice SSR di cospicuità A1000;
- d) il codice SSR di cospicuità A1000 non è assegnato agli aeromobili di cui alla lettera c) se è soddisfatta una delle condizioni seguenti:
  - (1) un fornitore di servizi di navigazione aerea colpito da guasti impreveduti dei sensori di sorveglianza a terra ha adottato misure di emergenza che richiedono l'assegnazione di codici SSR individuali agli aeromobili;

- (2) misure militari di emergenza eccezionali impongono ai fornitori di servizi di navigazione aerea di assegnare codici SSR individuali agli aeromobili;
- (3) un aeromobile ammesso all'assegnazione del codice SSR di cospicuità A1000 di cui alla lettera c) esce o è altrimenti dirottato fuori dal volume di spazio aereo di cui alla lettera a);
- e) agli aeromobili cui non viene assegnato il codice SSR di cospicuità A1000 di cui alla lettera c) è assegnato un codice SSR conforme a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi;
- f) quando un codice SSR è assegnato a un aeromobile, si effettua quanto prima un controllo per confermare che il codice SSR impostato dal pilota sia identico a quello assegnato al volo;
- g) i codici SSR assegnati ad aeromobili che vengono trasferiti da fornitori di servizi di traffico aereo di Stati confinanti sono controllati automaticamente per determinare se i codici assegnati possano essere mantenuti conformemente a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi;
- h) accordi formali sono conclusi con fornitori confinanti di servizi di navigazione aerea che provvedono all'identificazione dei singoli aeromobili mediante codici SSR individuali. Tali accordi contengono almeno le disposizioni seguenti:
  - (1) l'obbligo nei confronti dei fornitori confinanti di servizi di navigazione aerea di trasferire gli aeromobili con codici SSR individuali verificati in conformità a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi;
  - (2) l'obbligo di notificare agli enti riceventi qualsiasi irregolarità osservata nel funzionamento dei componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza;
- i) i fornitori di servizi di traffico aereo garantiscono che l'assegnazione dei codici SSR individuali in conformità a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi per provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili sia conforme alle condizioni seguenti:
  - (1) i codici SSR sono assegnati automaticamente agli aeromobili conformemente a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi;
  - (2) i codici SSR assegnati ad aeromobili che vengono trasferiti da fornitori di servizi di navigazione aerea di Stati confinanti sono controllati per determinare se i codici assegnati possano essere mantenuti conformemente a un elenco di attribuzione dei codici approvato dagli Stati membri in coordinazione con paesi terzi;
  - (3) i codici SSR sono classificati in categorie distinte per consentirne l'assegnazione differenziata;
  - (4) i codici SSR appartenenti alle categorie di cui al punto 3) sono assegnati secondo la rotta dei voli;
  - (5) il medesimo codice SSR è assegnato simultaneamente a più voli operanti in direzioni che non comportano conflitti tra i codici;
  - (6) i controllori sono automaticamente avvertiti di eventuali duplicazioni non intenzionali nelle assegnazioni dei codici SSR.

#### Appendice 2

#### **Procedure da attuare per il coordinamento automatizzato a norma del punto ATS.TR.230, lettera c)**

- A. Le procedure obbligatorie da attuare tra gli enti che forniscono il servizio di controllo di area, o, se così concordato, con o tra altri enti di controllo del traffico aereo, sono le seguenti:
  - a) Notifica
    - (1) Le informazioni di volo relative alla procedura di notifica comprendono come minimo:
      - i) l'identificativo dell'aeromobile;
      - ii) la modalità e il codice SSR (se disponibile);

- iii) l'aeroporto di partenza;
  - iv) i dati stimati;
  - v) l'aeroporto di destinazione;
  - vi) il numero e il tipo di aeromobile;
  - vii) il tipo di volo;
  - viii) la capacità e lo stato delle apparecchiature.
- (2) Le informazioni relative alla capacità e allo stato delle apparecchiature comprendono almeno la capacità di condurre operazioni RVSM (*reduced vertical separation minima* – minimi di separazione verticale ridotta) e la capacità di canalizzazione a 8,33 kHz. Possono essere incluse altre voci conformemente alle lettere di accordo.
- (3) La procedura di notifica è eseguita almeno una volta per ogni volo ammissibile che prevede l'attraversamento di confini, salvo che il volo sia soggetto alla procedura di notifica e coordinamento prima della partenza.
- (4) I criteri di ammissibilità per la notifica dell'attraversamento di confini da parte dei voli devono essere conformi alle lettere di accordo.
- (5) Quando non può essere effettuata entro un tempo concordato bilateralmente prima della procedura di coordinamento iniziale, la procedura di notifica è inclusa nella procedura di coordinamento iniziale.
- (6) Quando è eseguita, la procedura di notifica precede la procedura di coordinamento iniziale.
- (7) La procedura di notifica è effettuata nuovamente ogni volta che si verifica, prima della procedura di coordinamento iniziale, un cambiamento di uno dei dati che seguono:
- i) il punto di coordinamento (COP);
  - ii) il codice SSR previsto al punto di trasferimento del controllo;
  - iii) l'aeroporto di destinazione;
  - iv) il tipo di aeromobile;
  - v) la capacità e lo stato delle apparecchiature.
- (8) Se si individua una discrepanza tra i dati trasmessi e i dati corrispondenti nel sistema ricevente (o se queste informazioni non sono disponibili) che richiede un'azione correttiva all'atto del ricevimento dei dati di coordinamento iniziale indicati qui di seguito, la discrepanza è comunicata all'opportuna postazione operativa dei controllori per la sua risoluzione.
- (9) Criteri temporali per l'avvio della procedura di notifica:
- i) la procedura di notifica è avviata un numero di minuti calcolato secondo un parametro stabilito prima dell'orario stimato di sorvolo del COP;
  - ii) il parametro o i parametri di notifica sono inclusi nelle lettere di accordo tra gli enti ATC competenti;
  - iii) il parametro o i parametri di notifica possono essere definiti separatamente per ogni punto di coordinamento.
- b) Coordinamento iniziale
- (1) Per un volo soggetto al coordinamento iniziale, le condizioni concordate di trasferimento di un volo sono vincolanti dal punto di vista operativo per entrambi gli enti di controllo del traffico aereo, a meno che il coordinamento non sia annullato o rivisto.
- (2) Le informazioni sul volo correlate alla procedura di coordinamento iniziale comprendono come minimo:
- i) l'identificativo dell'aeromobile;
  - ii) la modalità e il codice SSR;
  - iii) l'aeroporto di partenza;
  - iv) i dati stimati;

- v) l'aeroporto di destinazione;
  - vi) il numero e il tipo di aeromobile;
  - vii) il tipo di volo;
  - viii) la capacità e lo stato delle apparecchiature.
- (3) Le informazioni relative alla capacità e allo stato delle apparecchiature comprendono almeno la capacità di condurre operazioni RVSM e la capacità di canalizzazione a 8,33 kHz. Possono essere incluse altre voci concordate bilateralmente con le lettere di accordo.
- (4) La procedura di coordinamento iniziale è effettuata per tutti i voli ammissibili che prevedono l'attraversamento di confini.
- (5) I criteri di ammissibilità per il coordinamento iniziale dei voli che attraversano confini sono conformi alle lettere di accordo.
- (6) Salvo che sia già stata avviata manualmente, la procedura di coordinamento iniziale è avviata automaticamente, in conformità alle lettere di accordo:
- i) in un periodo, concordato bilateralmente secondo parametri definiti, prima dell'ora stimata di sorvolo del punto di coordinamento; o
  - ii) all'ora in cui il volo si trova ad una distanza dal punto di coordinamento concordata bilateralmente.
- (7) La procedura di coordinamento iniziale per un volo è effettuata una sola volta, salvo il caso in cui sia stato avviato l'annullamento della procedura di coordinamento.
- (8) In seguito all'annullamento della procedura di coordinamento, la procedura di coordinamento iniziale può essere avviata nuovamente con lo stesso ente.
- (9) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di coordinamento iniziale, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente; dopo di che il volo è ritenuto «coordinato».
- (10) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di coordinamento iniziale, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso la postazione operativa dei controllori responsabile del coordinamento del volo nell'ente trasferente.
- (11) Le informazioni relative al coordinamento iniziale sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori presso l'ente ricevente.
- c) Revisione del coordinamento
- (1) La procedura di revisione del coordinamento garantisce il collegamento con il volo coordinato in precedenza.
- (2) Per un volo soggetto alla procedura di revisione del coordinamento, le condizioni concordate di trasferimento di un volo sono vincolanti dal punto di vista operativo per entrambi gli enti di controllo del traffico aereo, a meno che il coordinamento non sia annullato o le condizioni non siano ulteriormente riviste.
- (3) La procedura di revisione del coordinamento fornisce le informazioni di volo seguenti, a condizione che siano cambiate:
- i) la modalità e il codice SSR;
  - ii) l'ora e il livello di volo stimati;
  - iii) la capacità e lo stato delle apparecchiature.
- (4) Se concordato bilateralmente, i dati di revisione del coordinamento contengono le informazioni seguenti, a condizione che siano cambiati:
- i) il punto di coordinamento;
  - ii) la rotta.
- (5) La procedura di revisione del coordinamento può avere luogo una o più volte con l'ente nel quale il volo è in corso di coordinamento.

- (6) La procedura di revisione del coordinamento si svolge quando:
    - i) l'ora stimata di sorvolo del punto di coordinamento differisce da quella fornita in precedenza di un valore superiore a quello concordato bilateralmente;
    - ii) il livello o i livelli di trasferimento, il codice SSR o la capacità e lo stato delle apparecchiature sono diversi da quelli forniti in precedenza.
  - (7) Se concordato bilateralmente, la procedura di revisione del coordinamento si svolge quando si verifica un qualsiasi cambiamento degli elementi seguenti:
    - i) il punto di coordinamento;
    - ii) la rotta.
  - (8) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di revisione del coordinamento, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.
  - (9) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di revisione del coordinamento, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso la postazione operativa dei controllori responsabile del coordinamento del volo nell'ente trasferente.
  - (10) La procedura di revisione del coordinamento si svolge immediatamente dopo l'inserimento o l'aggiornamento dei dati pertinenti.
  - (11) La procedura di revisione del coordinamento è sospesa quando il volo si trova ad un'ora/distanza concordata bilateralmente dal punto di trasferimento del controllo conformemente alle lettere di accordo.
  - (12) Le informazioni relative alla revisione del coordinamento sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente ricevente.
  - (13) Quando il completamento della procedura di revisione del coordinamento non è confermato nel rispetto dei requisiti di qualità del servizio applicabili, l'ente trasferente avvia un coordinamento verbale.
- d) Annullamento del coordinamento
- (1) La procedura di annullamento del coordinamento garantisce il collegamento con la procedura di notifica o coordinamento precedente che è in corso di annullamento.
  - (2) La procedura di annullamento del coordinamento per un volo coordinato si svolge con un ente quando:
    - i) l'ente non è più l'ente successivo nella sequenza di coordinamento;
    - ii) il piano di volo è annullato presso l'ente trasferente e il coordinamento non è più pertinente;
    - iii) arrivano informazioni relative all'annullamento del coordinamento del volo provenienti dall'ente precedente.
  - (3) La procedura di annullamento del coordinamento per un volo notificato può svolgersi presso un ente quando:
    - i) l'ente non è più l'ente successivo nella sequenza di coordinamento;
    - ii) il piano di volo è annullato presso l'ente trasferente e il coordinamento non è più pertinente;
    - iii) arrivano informazioni relative all'annullamento del coordinamento del volo provenienti dall'ente precedente;
    - iv) il volo subisce un ritardo in rotta e non è possibile determinare automaticamente una nuova stima.
  - (4) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di annullamento del coordinamento, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.
  - (5) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di annullamento del coordinamento, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso la postazione operativa dei controllori responsabile del coordinamento del volo nell'ente trasferente.



- (6) Le informazioni relative all'annullamento del coordinamento sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente notificato oppure nell'ente presso il quale è stato annullato il coordinamento.
  - (7) Quando il completamento della procedura di annullamento del coordinamento non è confermato nel rispetto dei requisiti di qualità del servizio applicabili, l'ente trasferente avvia un coordinamento verbale.
- e) Dati di volo di base
- (1) Le informazioni relative alla procedura dei dati di volo di base comprendono come minimo:
    - i) l'identificativo dell'aeromobile;
    - ii) la modalità e il codice SSR.
  - (2) Ogni informazione aggiuntiva fornita dalla procedura dei dati di volo di base è soggetta a un accordo bilaterale.
  - (3) La procedura dei dati di volo di base è effettuata automaticamente per ogni volo ammissibile.
  - (4) I criteri di ammissibilità per i dati di volo di base devono essere conformi alle lettere di accordo.
  - (5) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura dei dati di volo di base, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.
  - (6) In mancanza di una conferma del completamento della procedura dei dati di volo di base, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente trasferente.
- f) Modifica dei dati di volo di base
- (1) La procedura di modifica dei dati di volo di base garantisce il collegamento con il volo soggetto in precedenza a una procedura dei dati di volo di base.
  - (2) Ogni altra informazione soggetta alla procedura di modifica dei dati di volo di base e i relativi criteri per la sua fornitura sono soggetti a un accordo bilaterale.
  - (3) Una procedura di modifica dei dati di volo di base ha luogo esclusivamente per un volo notificato in precedenza per mezzo di una procedura dei dati di volo di base.
  - (4) Una procedura di modifica dei dati di volo di base è avviata automaticamente conformemente ai criteri concordati bilateralmente.
  - (5) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di modifica dei dati di volo di base, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.
  - (6) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di modifica dei dati di volo di base, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente trasferente.
  - (7) Le informazioni relative alla modifica dei dati di volo di base sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente ricevente.
- B. Se concordato tra gli enti interessati di effettuare la notifica prima della partenza, le procedure di cambio di frequenza o di accettazione manuale delle comunicazioni sono le seguenti:
- a) Notifica e coordinamento prima della partenza
- (1) Le informazioni relative alla procedura di notifica e coordinamento prima della partenza comprendono come minimo:
    - i) l'identificativo dell'aeromobile;
    - ii) la modalità e il codice SSR (se disponibile);
    - iii) l'aeroporto di partenza;
    - iv) l'ora di decollo stimata o i dati stimati, in funzione dell'accordo bilaterale;

- v) l'aeroporto di destinazione;
  - vi) il numero e il tipo di aeromobile.
- (2) Le informazioni relative alla procedura di notifica e coordinamento prima della partenza da un ente di controllo TMA (*terminal manoeuvring area* – area di controllo terminale) o da un ente ACC contengono quanto segue:
- i) il tipo di volo;
  - ii) la capacità e lo stato delle apparecchiature.
- (3) Le informazioni relative alla capacità e allo stato delle apparecchiature comprendono almeno la capacità di condurre operazioni RVSM e la capacità di canalizzazione a 8,33 kHz.
- (4) Le informazioni relative alla capacità e allo stato delle apparecchiature possono contenere altre voci in base a quanto concordato bilateralmente con le lettere di accordo.
- (5) La procedura di notifica e coordinamento prima della partenza si svolge una o più volte per ogni volo ammissibile che prevede l'attraversamento di confini ove il tempo di volo dalla partenza al punto di coordinamento non garantisca il tempo sufficiente per effettuare la procedura di coordinamento iniziale o di notifica.
- (6) I criteri di ammissibilità per la notifica e il coordinamento prima della partenza dei voli che attraversano confini sono stabiliti conformemente alle lettere di accordo.
- (7) La procedura di notifica e coordinamento prima della partenza si svolge nuovamente ogni volta che si verifica una modifica di una voce qualsiasi dei dati oggetto della precedente procedura di notifica e coordinamento prima della partenza.
- (8) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di notifica e coordinamento prima della partenza, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.
- (9) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di notifica e coordinamento prima della partenza, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso la postazione operativa dei controllori responsabile della notifica/del coordinamento del volo nell'ente trasferente.
- (10) Le informazioni relative alla notifica e al coordinamento prima della partenza sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente notificato.
- b) Cambio di frequenza
- (1) Le informazioni relative alla procedura di cambio di frequenza comprendono l'identificativo dell'aeromobile e i dati seguenti, se disponibili:
- i) indicazione di rilascio;
  - ii) livello di volo autorizzato;
  - iii) prua/rotta assegnata o autorizzazione di rotta diretta;
  - iv) velocità assegnata;
  - v) rateo di salita/discesa assegnato.
- (2) Se concordato bilateralmente, i dati relativi al cambio di frequenza contengono le voci seguenti:
- i) posizione attuale in rotta;
  - ii) frequenza da utilizzare.
- (3) La procedura di cambio di frequenza è avviata manualmente dal controllore trasferente.
- (4) All'ente ATC trasferente è comunicato il completamento della procedura di cambio di frequenza, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.

- (5) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di cambio di frequenza, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente ATC trasferente.
  - (6) Le informazioni relative al cambio di frequenza sono immediatamente messe a disposizione del controllore accettante.
- c) Accettazione manuale delle comunicazioni
- (1) Le informazioni relative alla procedura di accettazione manuale delle comunicazioni comprendono, come minimo, l'identificativo dell'aeromobile.
  - (2) La procedura di accettazione manuale delle comunicazioni è avviata dall'ente ricevente nel momento in cui si stabilisce la comunicazione.
  - (3) All'ente ATC accettante è comunicato il completamento della procedura di accettazione manuale delle comunicazioni, compresa la conferma da parte dell'ente trasferente.
  - (4) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di accettazione manuale delle comunicazioni, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente ATC accettante.
  - (5) Le informazioni relative all'accettazione manuale delle comunicazioni sono trasmesse immediatamente al controllore presso l'ente trasferente.
- d) Notifica dell'intenzione di attraversamento
- (1) Le informazioni relative alla procedura di notifica dell'intenzione di attraversamento comprendono come minimo:
    - i) l'identificativo dell'aeromobile;
    - ii) la modalità e il codice SSR;
    - iii) il numero e il tipo di aeromobile;
    - iv) l'identificatore del settore responsabile;
    - v) la rotta di attraversamento, con indicazione del tempo e dei livelli di volo stimati per ogni punto della rotta.
  - (2) La procedura di notifica dell'intenzione di attraversamento è avviata manualmente dal controllore oppure automaticamente, come descritto nelle lettere di accordo.
  - (3) All'ente notificante è comunicato il completamento della procedura di notifica dell'intenzione di attraversamento, compresa la conferma da parte dell'ente notificato.
  - (4) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di notifica dell'intenzione di attraversamento, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'ente notificante.
  - (5) Le informazioni relative alla notifica dell'intenzione di attraversamento sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente notificato.
- e) Richiesta di autorizzazione all'attraversamento
- (1) Le informazioni relative alla procedura di richiesta di autorizzazione all'attraversamento comprendono come minimo:
    - i) l'identificativo dell'aeromobile;
    - ii) la modalità e il codice SSR;
    - iii) il numero e il tipo di aeromobile;
    - iv) l'identificatore del settore responsabile;
    - v) la rotta di attraversamento, con indicazione del tempo e dei livelli di volo stimati per ogni punto della rotta.
  - (2) Se concordato bilateralmente, una richiesta di autorizzazione all'attraversamento contiene le informazioni relative alla capacità e allo stato delle apparecchiature.

- (3) Le informazioni relative alla capacità e allo stato delle apparecchiature comprendono almeno la capacità di condurre operazioni RVSM e possono contenere altre voci in base a quanto concordato bilateralmente.
  - (4) La richiesta di autorizzazione all'attraversamento è avviata a discrezione del controllore, conformemente alle condizioni specificate nelle lettere di accordo.
  - (5) All'ente richiedente è comunicato il completamento della procedura di richiesta di autorizzazione all'attraversamento, compresa la conferma da parte dell'ente che riceve la richiesta.
  - (6) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di richiesta di autorizzazione all'attraversamento, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente richiedente.
  - (7) Le informazioni relative alla notifica di richiesta di autorizzazione all'attraversamento sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente che riceve la richiesta.
  - (8) A una procedura di richiesta di autorizzazione all'attraversamento si risponde con una delle seguenti opzioni:
    - i) l'accettazione della rotta e delle informazioni proposte per l'attraversamento dello spazio aereo;
    - ii) una controproposta contenente una rotta e informazioni differenti per l'attraversamento dello spazio aereo, come specificato al punto 6) in seguito;
    - iii) il rifiuto della rotta e delle informazioni proposte per l'attraversamento dello spazio aereo.
  - (9) Se non viene ricevuta una risposta operativa entro un termine concordato bilateralmente, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente richiedente.
- f) Controproposta di attraversamento
- (1) La procedura di controproposta di attraversamento garantisce il collegamento con il volo soggetto in precedenza al coordinamento.
  - (2) Le informazioni relative alla procedura di controproposta di attraversamento comprendono come minimo:
    - i) l'identificativo dell'aeromobile;
    - ii) la rotta di attraversamento, con indicazione del tempo e dei livelli di volo stimati per ogni punto della rotta.
  - (3) La controproposta comprende un nuovo livello di volo e/o una nuova rotta.
  - (4) All'ente che avanza la controproposta è comunicato il completamento della procedura di controproposta di attraversamento, compresa la conferma da parte dell'ente richiedente iniziale.
  - (5) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di controproposta di attraversamento, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente che avanza la controproposta.
  - (6) Le informazioni relative alla controproposta di attraversamento sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente richiedente originale.
  - (7) La conferma del corretto trattamento delle informazioni relative alla controproposta di attraversamento da parte dell'ente richiedente originale è seguita da una risposta operativa da parte di tale ente.
  - (8) La risposta operativa a una controproposta di attraversamento è costituita da un'accettazione o da un rifiuto, a seconda delle esigenze.
  - (9) Se non viene ricevuta una risposta operativa entro un termine concordato bilateralmente, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente che avanza la controproposta.
- g) Cancellazione dell'attraversamento
- (1) La procedura di cancellazione dell'attraversamento garantisce il collegamento con la precedente procedura di notifica o coordinamento che viene cancellata.

- (2) Una procedura di cancellazione dell'attraversamento è avviata dall'ente responsabile del volo quando si verifica una delle situazioni seguenti:
    - i) il volo notificato in precedenza attraverso la procedura dei dati di volo di base non entrerà nello spazio aereo dell'ente notificato oppure non interessa più l'ente notificato;
    - ii) l'attraversamento non avverrà più sulla rotta specificata nelle informazioni relative alla notifica dell'intenzione di attraversamento;
    - iii) l'attraversamento non sarà effettuato alle condizioni negoziate o alle condizioni concordate dopo un dialogo per l'attraversamento di uno spazio aereo.
  - (3) Una procedura di cancellazione dell'attraversamento è avviata automaticamente o manualmente su iniziativa di un controllore conformemente alle lettere di accordo.
  - (4) All'ente che effettua la cancellazione è comunicato il completamento della procedura di cancellazione dell'attraversamento, compresa la conferma da parte dell'ente notificato/che riceve la richiesta.
  - (5) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di cancellazione dell'attraversamento, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, è visualizzato un avviso presso l'opportuna postazione operativa nell'ente che effettua la cancellazione.
  - (6) Le informazioni relative alla cancellazione dell'attraversamento sono messe a disposizione dell'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente notificato/che riceve la richiesta.
- C. Tra gli enti che forniscono il servizio di controllo di area necessario per gestire i servizi data link di cui al punto AUR.COM.2005, punto 1), lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1770, o, se così concordato, con o tra altri enti, sono in parte automatizzate le procedure seguenti:
- a) Trasmissione dei dati di identificazione
    - (1) Le informazioni relative alla procedura di trasmissione dei dati di identificazione comprendono come minimo:
      - i) l'identificativo dell'aeromobile;
      - ii) l'aeroporto di partenza;
      - iii) l'aeroporto di destinazione;
      - iv) il tipo di identificazione;
      - v) i parametri di identificazione.
    - (2) Per ogni volo di cui si prevede l'attraversamento di confini e che è identificato nel sistema di collegamento dati è eseguita una procedura di trasmissione dei dati di identificazione.
    - (3) La procedura di trasmissione dei dati di identificazione è avviata, conformemente alle lettere di accordo, in coincidenza con o appena subito dopo il momento fra quelli riportati di seguito che si verifica per primo:
      - i) un numero di minuti calcolato secondo un determinato parametro prima dell'orario stimato al punto di coordinamento;
      - ii) all'ora in cui il volo si trova ad una distanza dal punto di coordinamento concordata bilateralmente.
    - (4) I criteri di ammissibilità per la procedura di trasmissione dei dati di identificazione devono essere conformi alle lettere di accordo.
    - (5) Le informazioni oggetto della trasmissione dei dati di identificazione sono incluse nelle corrispondenti informazioni di volo nell'ente ricevente.
    - (6) Lo stato di identificazione del volo può essere visualizzato presso l'opportuna postazione operativa dei controllori nell'ente ricevente.
    - (7) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di trasmissione dei dati di identificazione, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.

- (8) In mancanza di una conferma del completamento della procedura di trasmissione dei dati di identificazione, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, una richiesta di contatto mediante un collegamento dati bordo/terra è inviata all'aeromobile.
- b) Notifica dell'autorità seguente
- (1) Le informazioni relative alla procedura di notifica dell'autorità seguente comprendono come minimo:
    - i) l'identificativo dell'aeromobile;
    - ii) l'aeroporto di partenza;
    - iii) l'aeroporto di destinazione.
  - (2) Per ogni volo ammissibile che attraversa confini è eseguita una procedura di notifica dell'autorità seguente.
  - (3) La procedura di notifica dell'autorità seguente è avviata dopo che il sistema di bordo ha riconosciuto la richiesta di notifica dell'autorità seguente inviata all'aeromobile.
  - (4) Dopo che le informazioni di identificazione dell'autorità seguente sono state trattate con successo, l'ente ricevente avvia una richiesta di apertura di comunicazione data link controllore-pilota (CPDLC) con l'aeromobile.
  - (5) Se le informazioni di notifica dell'autorità seguente non sono state ricevute entro un periodo concordato bilateralmente secondo parametri definiti, l'ente ricevente applica procedure locali per l'avvio di comunicazioni data link con l'aeromobile.
  - (6) All'ente trasferente è comunicato il completamento della procedura di notifica dell'autorità seguente, compresa la conferma da parte dell'ente ricevente.
  - (7) In caso di mancata conferma del completamento della procedura di notifica dell'autorità seguente, conformemente ai requisiti di qualità del servizio applicabili, l'ente trasferente avvia procedure locali.»;
- (5) nell'allegato VIII, sottoparte B, è aggiunta la sezione 2 seguente:

«SEZIONE 2 –

#### **REQUISITI TECNICI PER I FORNITORI DI SERVIZI DI SORVEGLIANZA**

##### **CNS.TR.205 Assegnazione e uso dei codici dell'interrogatore modo S**

- a) I fornitori di servizi di sorveglianza gestiscono un interrogatore modo S idoneo, utilizzando un codice IC idoneo, solo qualora abbiano ricevuto a tal scopo, dallo Stato membro interessato, un'assegnazione del codice IC.
- b) I fornitori di servizi di sorveglianza che intendono gestire o che gestiscono un interrogatore modo S idoneo per cui non è stata fornita alcuna assegnazione di codice IC presentano allo Stato membro interessato una domanda di richiesta del codice IC che comprenda come minimo gli elementi chiave seguenti:
  - (1) un numero di riferimento unico assegnato a ogni domanda dallo Stato membro interessato;
  - (2) le informazioni di contatto complete del rappresentante dello Stato membro responsabile del coordinamento dell'assegnazione dei codici dell'interrogatore modo S;
  - (3) le informazioni di contatto complete del punto di contatto dell'operatore modo S per questioni relative all'assegnazione dei codici IC modo S;
  - (4) il nome dell'interrogatore modo S;
  - (5) l'uso dell'interrogatore modo S (operativo o di prova);
  - (6) l'ubicazione dell'interrogatore modo S;
  - (7) la data prevista della prima trasmissione modo S dell'interrogatore modo S;
  - (8) la copertura modo S richiesta;
  - (9) i requisiti operativi specifici;

- (10) la capacità del codice SI;
- (11) la capacità del «funzionamento del codice II/SI»;
- (12) la capacità della mappa di copertura.
- c) I fornitori di servizi di sorveglianza si conformano agli elementi chiave delle assegnazioni dei codici IC che hanno ricevuto, almeno per quanto riguarda gli elementi seguenti:
- (1) il corrispondente numero di riferimento assegnato alla domanda dallo Stato membro interessato;
  - (2) il numero di riferimento unico dell'assegnazione attribuito dal servizio di assegnazione dei codici IC;
  - (3) i riferimenti d'assegnazione precedenti, se del caso;
  - (4) il codice IC assegnato;
  - (5) le restrizioni alla copertura di sorveglianza e di blocco sotto forma di campi settorizzati o mappe di copertura modo S;
  - (6) il periodo di attuazione durante il quale è necessario registrare l'assegnazione nell'interrogatore modo S indicato nella domanda;
  - (7) la sequenza di esecuzione da rispettare;
  - (8) a titolo facoltativo e in combinazione con altre alternative: una raccomandazione di raggruppamento;
  - (9) le restrizioni operative specifiche, se del caso.
- d) I fornitori di servizi di sorveglianza informano lo Stato membro interessato, almeno ogni sei mesi, di qualsiasi modifica al programma di installazione o allo stato operativo degli interrogatori modo S idonei in relazione a qualsiasi degli elementi chiave dell'assegnazione del codice IC elencati alla lettera c).
- e) I fornitori di servizi di sorveglianza provvedono affinché ciascun interrogatore modo S utilizzi esclusivamente il codice IC assegnatogli.»;
- (6) nell'allegato IX, il punto ATFM.TR.100 è sostituito dal seguente:

**«ATFM.TR.100 Metodi di lavoro e procedure operative per i fornitori di servizi di gestione dei flussi di traffico aereo**

I fornitori di servizi di gestione dei flussi di traffico aereo dimostrano che i loro metodi di lavoro e le loro procedure operative sono conformi ai regolamenti (UE) n. 255/2010 (\*) e (UE) 2019/123 della Commissione.

(\*) Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo (GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10).»;

- (7) nell'allegato X, il punto ASM.TR.100 è sostituito dal seguente:

**«ASM.TR.100 Metodi di lavoro e procedure operative per i fornitori di servizi di gestione dello spazio aereo**

I fornitori di servizi di gestione dello spazio aereo dimostrano che i loro metodi di lavoro e le loro procedure operative sono conformi ai regolamenti (CE) n. 2150/2005 (\*) e (UE) 2019/123 della Commissione.

(\*) Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo (GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20).»;

- (8) l'allegato XII è così modificato:

- a) il punto NM.TR.100 è sostituito dal seguente:

**«NM.TR.100 Metodi di lavoro e procedure operative per il gestore della rete**

Il gestore della rete dimostra che i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative sono conformi ai regolamenti (UE) n. 255/2010 e (UE) 2019/123.»;

- b) è aggiunta la sezione 2 seguente:

«SEZIONE 2

**REQUISITI TECNICI PER L'ESECUZIONE DELLE FUNZIONI DELLA RETE DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO (FUNZIONI DELLA RETE)**

**NM.TR.105 Assegnazione e uso dei codici dell'interrogatore modo S**

- a) Il gestore della rete dispone di una procedura che garantisce che il sistema di assegnazione dei codici IC:
- (1) verifichi la conformità delle domande di richiesta dei codici IC alle convenzioni applicabili relative al formato e ai dati;
  - (2) verifichi la completezza, l'esattezza e la puntualità delle domande di richiesta dei codici IC;
  - (3) entro un massimo di sei mesi dalla data di presentazione della domanda:
    - i) effettui simulazioni di aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC sulla base delle domande pendenti;
    - ii) prepari una proposta di aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC da sottoporre all'approvazione degli Stati membri interessati;
    - iii) provveda affinché la proposta di aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC soddisfi, per quanto possibile, i requisiti operativi delle domande di richiesta dei codici IC descritti negli elementi chiave 7), 8) e 9) di cui al punto CNS.TR.205, lettera b);
    - iv) aggiorni e comunichi agli Stati membri il piano di assegnazione dei codici IC, immediatamente dopo la sua approvazione, fatte salve le procedure nazionali per la comunicazione delle informazioni relative agli interrogatori modo S gestiti da enti militari.
- b) Il gestore della rete adotta le misure necessarie per garantire che gli enti militari che gestiscono gli interrogatori modo S idonei tramite qualsiasi codice IC eccetto il codice II 0 e altri codici riservati alla gestione militare siano conformi ai requisiti sull'assegnazione e l'uso dei codici dell'interrogatore modo S.
- c) Il gestore della rete adotta le misure necessarie per garantire che gli enti militari che gestiscono interrogatori modo S tramite il codice II 0 o altri codici IC riservati alla gestione militare controllino l'uso esclusivo di tali codici IC, al fine di evitare l'uso non coordinato di qualsiasi codice IC idoneo.
- d) Il gestore della rete adotta le misure necessarie per garantire che l'assegnazione e l'uso dei codici IC destinati agli enti militari non abbiano alcun effetto negativo sulla sicurezza del traffico aereo generale.

**NM.TR.110 Segnalazione dei voli ammissibili all'identificazione individuale mediante l'elemento di identificazione dell'aeromobile**

- a) Il gestore della rete, sulla base del volume di spazio aereo dichiarato conformemente all'appendice 1 di cui al punto ATS.OR.446, lettera b), del presente regolamento e sulla base dei piani di volo presentanti conformemente al punto SERA.4013 del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, valuta l'ammissibilità del volo all'assegnazione del codice SSR di cospicuità A1000.
- b) Il gestore della rete comunica a tutti gli enti dei servizi di traffico aereo interessati i voli ammissibili all'uso del codice SSR di cospicuità A1000.»
-