

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1028/2014 DELLA COMMISSIONE**del 26 settembre 2014****che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce requisiti per i sistemi utilizzati per la fornitura di dati di sorveglianza, al fine di garantire l'armonizzazione delle prestazioni, l'interoperabilità e l'efficienza di tali sistemi nell'ambito della rete europea di gestione del traffico aereo e ai fini del coordinamento civile/militare.
- (2) Per dotare gli aeromobili nuovi delle nuove apparecchiature, gli operatori devono poter disporre delle necessarie specifiche almeno 24 mesi prima della data di applicazione prevista. Tuttavia, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha adottato le pertinenti specifiche di certificazione soltanto nel dicembre 2013. Di conseguenza, gli operatori non potranno equipaggiare i nuovi aeromobili con le nuove funzionalità ADS-B Out e Modo S Enhanced entro l'8 gennaio 2015. È opportuno pertanto modificare il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011, per dare agli operatori interessati sufficiente tempo aggiuntivo a tale scopo.
- (3) I ritardi nella certificazione e nella disponibilità delle attrezzature richieste nonché i vincoli di capacità industriale per l'equipaggiamento di aeromobili compromettono la fluidità dell'adeguamento della flotta esistente. Inoltre, una serie di aeromobili, principalmente destinati a operazioni transatlantiche, deve essere dotata della funzionalità ADS-B Out entro il 1° gennaio 2020 come richiesto dalla Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti. È opportuno quindi prorogare il termine per l'adeguamento alle funzionalità ADS-B Out e Modo S Enhanced, allineandolo il più possibile al termine per i requisiti ADS-B della FAA.
- (4) Riguardo alle date di attuazione, gli operatori degli aeromobili di Stato dovrebbero beneficiare di proroghe analoghe a quelle applicabili agli altri operatori di aeromobili. È opportuno pertanto prorogare anche il termine per l'adeguamento degli aeromobili di Stato alle nuove funzionalità ADS-B Out e Modo S Enhanced.
- (5) Occorre modificare opportunamente il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011.
- (6) 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,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

(1) L'articolo 5 è così modificato:

a) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli operatori si assicurano che:

a) gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta a partire dall'8 gennaio 2015 siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza (SSR) aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A;

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

- b) gli aeromobili con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta a partire dall'8 giugno 2016 siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte B;
- c) gli aeromobili ad ala fissa con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta a partire dall'8 giugno 2016 siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte C.».
- b) Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
- «5. Gli operatori si assicurano che:
- a) entro il 7 dicembre 2017 gli aeromobili che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 gennaio 2015, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi le caratteristiche di cui all'allegato II, parte A;
- b) entro il 7 giugno 2020 gli aeromobili con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 giugno 2016 siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte B;
- c) entro il 7 giugno 2020 gli aeromobili ad ala fissa con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che effettuano i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, accompagnati da un certificato individuale di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 giugno 2016 siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parte C.».
- (2) All'articolo 8, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- «2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 7 giugno 2020, gli aeromobili di Stato di tipo trasporto con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg, o con una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, operanti in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, siano equipaggiati con transponder del radar secondario di sorveglianza aventi, oltre alle caratteristiche di cui all'allegato II, parte A, le caratteristiche di cui all'allegato II, parti B e C.».
- (3) All'articolo 14, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Gli aeromobili di tipo specifico accompagnati da un certificato di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta anteriormente all'8 giugno 2016, con una massa massima al decollo superiore a 5 700 kg o una velocità vera massima di crociera superiore a 250 nodi, che non dispongono, su un bus digitale a bordo, della serie completa di parametri di cui all'allegato II, parte C, possono essere esentati dal rispetto delle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 5, lettera c).».

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 26 settembre 2014

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO