

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1206/2011 DELLA COMMISSIONE

del 22 novembre 2011

che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo

(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") <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, del 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") <sup>(2)</sup>, la Commissione ha affidato a Eurocontrol il mandato di definire requisiti relativi alle prestazioni e all'interoperabilità della sorveglianza nell'ambito della rete europea di gestione del traffico aereo (European Air Traffic Management Network, "EATMN"). Il presente regolamento si basa sulla relazione del 9 luglio 2010 concernente tale mandato.
- (2) Occorre provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili a norma delle procedure dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ("ICAO") prima di fornire all'aeromobile stesso servizi di traffico aereo mediante un sistema di sorveglianza.
- (3) Il funzionamento ininterrotto delle operazioni dipende dall'identificazione precisa e continua dei singoli aeromobili che operano come traffico aereo generale conformemente alle regole del volo strumentale in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo.
- (4) Il metodo attualmente utilizzato per provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili è basato su codici transponder individuali per il radar secondario di sorveglianza ("codici SSR"), assegnati conformemente alle procedure ICAO e al piano di navigazione aerea per la regione europea.
- (5) L'aumento del traffico verificatosi nell'ultimo decennio ha determinato il frequente esaurimento dei codici SSR individuali disponibili per far fronte alla domanda nei periodi di punta, con la conseguenza che non è più possibile garantire l'identificazione dei singoli aeromobili nello spazio aereo europeo.
- (6) È necessario disporre di una capacità operativa iniziale per utilizzare l'elemento di identificazione degli aeromobili in downlink, in modo armonizzato entro un volume definito di spazio aereo del cielo unico europeo, per ridurre la domanda complessiva di assegnazioni di codici SSR individuali al fine di provvedere all'identificazione dei singoli aeromobili.
- (7) Per ottimizzare la disponibilità di codici SSR individuali, è necessario che i fornitori di servizi di navigazione aerea che non sono attrezzati per l'uso dell'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink si muniscano di capacità migliorate e armonizzate per l'assegnazione automatica di codici SSR.
- (8) Occorre mettere in atto la capacità di utilizzare l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo per eliminare la necessità di disporre di codici SSR individuali per identificare il traffico aereo generale operante conformemente alle regole del volo strumentale.
- (9) Per ottenere una riduzione del fabbisogno di assegnazioni di codici SSR individuali con l'uso dell'elemento di identificazione degli aeromobili in downlink occorre che il sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo identifichi i voli a cui può essere assegnato un codice di visibilità concordato e che i fornitori di servizi di navigazione aerea assegnino tale codice ai suddetti voli in seguito all'avvenuta identificazione mediante l'elemento di identificazione degli aeromobili in downlink.
- (10) Per conseguire la capacità di utilizzare l'elemento di identificazione degli aeromobili in downlink al fine di identificare i singoli aeromobili occorre che i fornitori di servizi di navigazione aerea dispongano di adeguati sensori di sorveglianza, funzionalità di trattamento dei dati di sorveglianza, funzionalità di sistema di distribuzione, funzionalità di sistema di trattamento dei dati di volo, comunicazioni bordo-terra e terra-terra, funzionalità di schermo di controllore, procedure e formazione del personale.
- (11) Il grado in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea possono effettivamente avvalersi della capacità di utilizzare l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink per ridurre il fabbisogno di assegnazione di codici SSR individuali dipende dal livello di equipaggiamento dell'aeromobile con l'elemento di identificazione dell'aeromobile in downlink, dalla misura in cui le rotte di detti

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.<sup>(2)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.