

- aeromobili rientrano nella copertura contigua di sistemi che forniscono tale capacità e dall'esigenza generale di garantire operazioni efficienti e sicure.
- (12) Occorre prevedere avvisi ai controllori in caso di duplicazione involontaria di assegnazioni di codici SSR a più aeromobili, per prevenire il rischio di identificazione erronea degli aeromobili stessi.
- (13) L'applicazione uniforme di procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo è essenziale per conseguire l'interoperabilità e l'operatività senza discontinuità.
- (14) Gli Stati membri devono ripercuotere tutti i cambiamenti ad impianti e servizi effettuati in conseguenza dell'attuazione del presente regolamento nel piano di navigazione aerea europeo dell'ICAO, attraverso la procedura ordinaria di modifica.
- (15) È opportuno che il presente regolamento non includa le operazioni e l'addestramento militari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.
- (16) Per mantenere o migliorare i livelli di sicurezza attuali delle operazioni, occorre imporre agli Stati membri di garantire che le parti interessate effettuino una valutazione della sicurezza che comprenda l'individuazione dei pericoli e la valutazione e la riduzione dei rischi. L'applicazione armonizzata di tali procedure ai sistemi disciplinati dal presente regolamento richiede l'individuazione di prescrizioni specifiche di sicurezza per tutti i requisiti relativi all'interoperabilità e alle prestazioni.
- (17) A norma del regolamento (CE) n. 552/2004, è opportuno che le norme di attuazione in materia di interoperabilità descrivano le procedure specifiche per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti nonché della verifica dei sistemi.
- (18) Nel caso di servizi di traffico aereo prestati principalmente ad aeromobili in traffico aereo generale sotto supervisione militare, vincoli contrattuali potrebbero prevenire l'applicazione del presente regolamento.
- (19) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico europeo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce requisiti per i sistemi che contribuiscono alla fornitura di informazioni di sorveglianza, per i loro componenti e per le relative procedure, al fine di garantire la precisa e continua identificazione dei singoli aeromobili nell'ambito dell'EATMN.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica alla catena di sorveglianza costituita:

- a) dai componenti di sistemi di sorveglianza installati a bordo di aeromobili e alle relative procedure;
- b) dai sistemi di sorveglianza a terra, ai loro componenti e alle relative procedure;
- c) dai sistemi e alle procedure per i servizi del traffico aereo, in particolare i sistemi di trattamento dei dati di volo, i sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza e i sistemi di interfaccia utente;
- d) dai sistemi di comunicazione terra-terra e bordo-terra, ai loro componenti e alle relative procedure utilizzati per la distribuzione di dati di sorveglianza.

2. Il presente regolamento si applica a tutti i voli operanti come traffico aereo generale conformemente alle regole del volo strumentale entro lo spazio aereo definito all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) per "identificazione dell'aeromobile" si intende un gruppo di lettere o di cifre o una combinazione di entrambe che sia identica all'indicativo di chiamata dell'aeromobile utilizzato nelle comunicazioni bordo-terra o ne sia l'equivalente codificato, utilizzato per identificare l'aeromobile nelle comunicazioni terra-terra dei servizi di traffico aereo;
- 2) per "codice SSR" si intende uno dei 4 096 codici di identità del radar secondario di sorveglianza che possono essere trasmessi da componenti di bordo dei sistemi di sorveglianza;
- 3) per "codice SSR individuale" si intende un codice di identificazione di quattro cifre per il radar secondario di sorveglianza le cui ultime due cifre sono diverse da "00";
- 4) per "identificazione dell'aeromobile in downlink" (*downlinked aircraft identification*) si intende l'identificazione dell'aeromobile trasmessa da componenti di bordo di sistemi di sorveglianza mediante un sistema di sorveglianza bordo-terra;
- 5) per "codice di cospicuità" (*conspicuity code*) si intende un codice SSR individuale designato per scopi speciali;
- 6) per "sorvolo" si intende un volo che entra in uno spazio aereo definito proveniente da un settore adiacente, attraversa tale spazio aereo definito e ne fuoriesce per entrare in un settore adiacente esterno;

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

