



**PARERE N. 05/2010**

**DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA**

**del 18 ottobre 2010**

**concernente un regolamento (UE) n. XX/2010 della Commissione  
che stabilisce i requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo comune e le  
procedure operative**

## I. Premessa

1. Con il presente parere si intende assistere la Commissione proponendo una normativa di attuazione che stabilisce i requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo comune e le procedure operative. Il regolamento (CE) n. 216/2008<sup>1</sup> (in prosieguo: il "regolamento di base"), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009<sup>2</sup>, dispone all'articolo 8 *bis* che le rispettive misure di attuazione debbano consentire di far fronte immediatamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.
2. Inoltre, a norma degli articoli 8 e 9 del regolamento di base, i requisiti di sicurezza correlati a gestione del traffico aereo (ATM)/servizi di navigazione aerea (ANS) riguardano:
  - a. operatori di aeromobili registrati in uno Stato membro o registrati in un paese terzo e gestiti da un operatore comunitario (articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c),
  - b. operatori di aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi (articolo 4, paragrafo 1, lettera d).

Pertanto la normativa di attuazione proposta è basata sui requisiti essenziali stabiliti nel regolamento di base circa "l'uso dello spazio aereo". Tali requisiti stabiliscono che tutti gli aeromobili, (tranne quelli esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento di base a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, lettera a) e dell'articolo 4, paragrafo 4), in ogni fase del volo o nell'area di manovra di un aeroporto, sono operati nel rispetto di regole operative comuni di carattere generale e di eventuali procedure pertinenti all'utilizzo di un determinato spazio aereo. Inoltre, viene richiesto che tutti gli utenti dello spazio aereo (sia operatori comunitari che operatori di paesi terzi) siano dotati di componenti adeguati.

3. L'ambito di applicazione di questa attività di regolamentazione è indicato nel mandato ATM.002.
4. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione<sup>3</sup> dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: "l'Agenzia") in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 19 del regolamento di base.
5. La normativa proposta ha preso in considerazione lo sviluppo del diritto dell'Unione europea e internazionale (ICAO, Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), come stabilito negli obiettivi dell'articolo 2 del regolamento di base. La normativa proposta è conforme alle norme internazionali e alle pratiche raccomandate (International Standards and Recommended Practices - SARPs) dell'ICAO in quanto non estende il requisito per l'equipaggio ad alcun altro soggetto a bordo dell'aeromobile diverso da quelli già inclusi dall'ICAO. Tuttavia, la normativa proposta introduce il requisito di disporre della versione 7.1 del sistema anticollisione in volo ACAS II prima delle date recentemente adottate dall'ICAO.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51).

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51).

<sup>3</sup> Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (procedura normativa). EASA MB 08-2007 del 13 giugno 2007.

## II. Consultazione

6. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 2010-03<sup>4</sup> contenente il progetto di parere relativo a un regolamento della Commissione è stato pubblicato sul sito web dell'Agenzia il 26 marzo 2010.
7. Entro il termine fissato del 7 maggio 2010 sono pervenute all'Agenzia 175 osservazioni da autorità nazionali, associazioni professionali e aziende private.
8. Tutte le osservazioni ricevute sono state prese in considerazione e inserite in un documento di risposta alle osservazioni (CRD), reso pubblico sul sito web dell'Agenzia il 16 settembre 2010. Il CRD contiene un elenco di tutte le persone e organizzazioni che hanno formulato osservazioni unitamente alle risposte dell'Agenzia.
9. Tutte le osservazioni ricevute sostenevano i benefici per la sicurezza ottenuti tramite l'uso della versione 7.1 del sistema anticollisione in volo ACAS II e la netta maggioranza era favorevole a una sua introduzione tempestiva. Alcune osservazioni, pur sostenendo i benefici per la sicurezza, richiedevano che la data di introduzione di tali requisiti venisse armonizzata con la FAA. Tuttavia, poiché al momento la FAA non ha indicato un piano chiaro di attuazione di tale normativa, una simile armonizzazione non appare possibile. Alcune altre osservazioni richiedevano di ritardare l'introduzione del requisito suddetto in attesa di possibili cambiamenti alla progettazione e all'utilizzo dello spazio aereo, che saranno sviluppati da SESAR e NextGen. Tuttavia, poiché non sono ancora disponibili programmi di attuazione per questi possibili cambiamenti, non è parimenti possibile prendere in considerazione tali richieste.
10. Data l'importanza del tema in ordine a noti problemi di sicurezza, al fine di consentire l'adozione tempestiva e la relativa notifica alle parti interessate, l'Agenzia ha ridotto il periodo di consultazione CRD a tre settimane. Entro l'8 ottobre 2010 sono pervenute 16 reazioni al CRD da nove commentatori. Le reazioni riferite ai metodi accettabili di rispondenza, che non sono oggetto del presente parere, verranno affrontate successivamente nella rispettiva decisione dell'Agenzia. Le principali reazioni relative al tema del presente parere (normativa di attuazione proposta) sono sintetizzabili come segue.

Sono pervenute diverse reazioni da un commentatore che mettevano in discussione l'applicabilità delle disposizioni sul traffico aereo generale (GAT) agli aeromobili statali e richiedevano l'uso del testo dell'NPA. L'Agenzia concorda con le reazioni relative all'applicabilità agli aeromobili statali e ha reintrodotta il testo originale dell'NPA. Tuttavia, l'Agenzia riconosce che i benefici completi per la sicurezza del sistema ACAS II potranno essere raggiunti soltanto quando saranno equipaggiati tutti gli aeromobili funzionanti come GAT.

Un'altra reazione ha suggerito che l'applicazione della normativa proposta ai sistemi dei veicoli aerei senza equipaggio (UAS) fosse errata e non conforme alla politica dell'ICAO. L'Agenzia accetta questa proposta e ha introdotto il paragrafo AUR.ACAS.100 d). Tuttavia, prima di consentire il funzionamento di detti sistemi in uno spazio aereo non confinato, è necessario affrontare un certo numero di questioni tecniche e operative, pertanto la politica in ordine ai sistemi di veicoli aerei senza equipaggio dell'ICAO non può essere utilizzata alla stregua di un principio di regolamentazione rigido.

Un'altra reazione ha proposto di modificare AUR.ACAS.100 b) con la richiesta che gli aeromobili non compresi nell'ambito di applicazione del requisito obbligatorio di trasporto, dotati del sistema ACAS II, installino la versione 7.1 come requisito volontario. L'Agenzia concorda con questa proposta e ha introdotto AUR.ACAS 100 c) come requisito volontario per tali aeromobili.

Una reazione ha suggerito di estendere l'ambito di applicazione della normativa di attuazione proposta fino a includere il trasporto delle apparecchiature ACAS II in tutti gli

---

<sup>4</sup> Cfr. archivi della regolamentazione <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

aeromobili abilitati per il volo strumentale, in quanto ciò produrrebbe benefici supplementari per la sicurezza. L'estensione dell'ambito di applicazione per il trasporto del sistema ACAS II oltre il parco aeromobili esistente già stabilito dall'ICAO esulava dall'ambito di questa attività. L'Agenzia riconosce che si otterrebbero probabilmente benefici supplementari per la sicurezza ampliando l'ambito di applicazione; tuttavia, qualsiasi estensione dell'ambito di applicazione di questo tipo sarebbe soggetta a un'attività di regolamentazione specifica, conformemente alle procedure di regolamentazione dell'Agenzia e comprendente una valutazione completa dell'effetto della regolamentazione.

Le altre reazioni non hanno indotto l'Agenzia ad apportare ulteriori cambiamenti nella sua proposta; tuttavia, una revisione ulteriore da parte dell'Agenzia ha rivelato lievi incongruenze nel testo, che sono state corrette. Occorre osservare che la numerazione relativa alla parte AUR.ACAS è stata modificata in conformità della convenzione sui numeri delle norme dell'Agenzia, in modo tale che:

Vecchio numero	Nuovo numero
AUR.ACAS.001	AUR.ACAS.1005
AUR.ACAS.100	AUR.ACAS.2005
AUR.ACAS.200	AUR.ACAS.3005
AUR.ACAS.300	AUR.ACAS.3010

### III. Contenuto del parere dell'Agenzia

11. Il regolamento di base autorizza la Commissione ad adottare misure destinate all'attuazione del regolamento di base nei suoi requisiti essenziali onde stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione europea. Nello sviluppare tali misure di attuazione, la Commissione garantisce che consentano di far fronte rapidamente alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.
12. Il presente parere contiene una proposta dell'Agenzia di un regolamento della Commissione che attui il regolamento di base e i suoi requisiti essenziali nell'ambito della struttura di norme che sostiene l'approccio sistematico totale alla sicurezza aerea e in conformità ai principi di "regolamentazione migliore". La normativa proposta introduce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo onde assicurare un livello elevato e uniforme di sicurezza. È intenzione dell'Agenzia proporre in futuro allegati supplementari e sottosezioni al presente regolamento, indispensabili per affrontare ulteriori questioni obbligatorie. Pertanto la normativa è stata strutturata in maniera tale che gli articoli principali del regolamento si concentrino soltanto sull'applicabilità generale dei requisiti e sulle date della loro entrata in vigore. Gli allegati e le sottosezioni fissano i requisiti tecnici e perfezionano di conseguenza l'applicabilità. Eventuali allegati e sottosezioni supplementari saranno soggetti naturalmente a un'attività specifica di regolamentazione e a una consultazione conforme in ossequio alle procedure di regolamentazione dell'Agenzia.
13. Nella sua attuale portata, la normativa proposta introduce un requisito per tutti gli aeromobili operanti all'interno dello spazio aereo dell'Unione europea che devono essere dotati di un sistema anticollisione in volo conosciuto come ACAS II con versione 7.1 del sistema anticollisione. L'introduzione di tale sistema punta a risolvere le note questioni di sicurezza.

14. In conseguenza di una serie di inconvenienti e incidenti gravi, in cui sono andati persi i margini di sicurezza (compresi i due incidenti Yaizu 2001 e Überlingen 2002), EUROCONTROL ha finanziato il gruppo SIRE perché intraprendesse una serie di studi di sicurezza. Questi studi hanno rivelato due motivi principali per questi incidenti e inconvenienti gravi:
- incapacità del sistema ACAS II di invertire alcuni "avvisi di risoluzione (RA)" quando s'impone un cambiamento repentino per risolvere la minaccia di collisione;
  - casi frequenti di manovre errate involontarie del personale di volo nella direzione sbagliata rispetto all'avviso di risoluzione per la "regolazione della velocità verticale".
- Ulteriori studi hanno concluso che a causa della combinazione di questi due motivi un aeromobile dotato di ACAS II con sistema di anticollisione in volo versione 7.0 affronta un rischio di collisione in volo par a  $2,7 \times 10^{-8}$  per ogni ora di volo.
15. ACAS II, versione 7.1, del sistema anticollisione in volo rispecchia gli ultimi ritrovati (comprese le migliori prassi e i progressi scientifici e tecnici) nel campo dei sistemi di anticollisione in volo e contribuirà a ridurre il rischio di collisione in volo suindicato.
16. La normativa proposta si applica a tutti gli aeromobili alimentati a turbina con una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 chilogrammi ovvero autorizzati a trasportare più di 19 passeggeri. Si propone che la regola entri in vigore il 1° marzo 2012 per gli aeromobili di recente costruzione e il 1° dicembre 2015 per tutti gli altri aeromobili. La data del 2012 per l'applicazione iniziale è stata proposta in considerazione del tempo richiesto dai costruttori per avviare i cambiamenti di progettazione e di produzione.
17. Gli aeromobili interessati dalla normativa proposta sono quelli a cui si applicano le attuali limitazioni e le eccezioni specificate nella convenzione ICAO *Annex 6 Operation of Aircraft Part 1 International Commercial Air Transport – Aeroplanes* [Allegato 6 Funzionamento degli aeromobili, Parte 1 Trasporto aereo commerciale internazionale - Aeroplani] e nel documento 7030/4 dell'ICAO relativo alle procedure regionali supplementari. Anche gli aeromobili che non sono interessati dal requisito attuale, ma che hanno installato volontariamente un sistema ACAS II devono essere dotati della versione 7.1 del sistema anticollisione.
18. Il progetto di normativa di attuazione delineato nel presente parere riflette i cambiamenti conseguenti alla consultazione pubblica (NPA 2010-03), secondo quanto pubblicato nel documento di risposta alle osservazioni all'avviso di proposta di modifica.

Colonia, 18 ottobre 2010.

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo