



**PARERE N. 05/2011**

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

**del 14 novembre 2011**

**concernente un regolamento della Commissione che stabilisce i requisiti concernenti i servizi di navigazione aerea e che modifica il regolamento (UE) n. .../... della Commissione che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative riguardanti servizi e procedure nella navigazione aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2096/2005, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010**

**"Regole dell'aria europee standardizzate (SERA) parte B"**

**"Requisiti riguardanti i servizi di navigazione aerea"**

### **Sintesi**

Il presente parere contiene un progetto di modifica all'articolo 2 della norma attuativa SERA ed un progetto di modifica all'allegato della norma attuativa SERA.

I requisiti proposti traspongono i contenuti delle disposizioni dell'allegato 11 e dell'allegato 3 dell'ICAO che contengono le "regole dell'aria".

Gli obiettivi principali delle nuove norme europee proposte sono:

- armonizzare le regole dell'aria nello spazio aereo europeo;
- facilitare il libero movimento degli utenti dello spazio aereo all'interno dello spazio aereo europeo;
- facilitare l'implementazione dei blocchi di spazio aereo funzionali fornendo delle procedure ATM e delle norme operative comuni; e
- fornire supporto agli Stati membri in merito ai loro obblighi relativi alla convenzione di Chicago prevedendo un'implementazione comune degli standard e prassi raccomandate dell'ICAO.

I requisiti proposti sono il risultato della consultazione con le autorità, i fornitori dei servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, le associazioni, i fornitori di servizi militari e gli esperti nel campo dell'aviazione.

## **Nota esplicativa**

### **I. Generalità**

1. Lo scopo del presente parere è quello di suggerire alla Commissione di modificare l'articolo 2 del progetto del regolamento (UE) n. .../...<sup>1</sup> della Commissione che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative riguardanti servizi e procedure nella navigazione aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2096/2005, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (in prosieguo: "norma attuativa SERA") e il suo allegato introducendo una nuova parte B (in prosieguo: "SERA parte B"). Il campo di applicazione di tale attività legislativa è delineato nei termini di riferimento (ToR) ATM.001 (RMT.0148) ed è ulteriormente specificato nel mandato della Commissione europea a EUROCONTROL sulle regole dell'aria europee standardizzate<sup>2</sup> e la sua modifica con lettera MOVE E2/JP/sr inviata a EUROCONTROL in data 15/10/2010 (in prosieguo: "mandato SERA").
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: "l'Agenzia")<sup>3</sup>, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>4</sup> (in prosieguo: "Regolamento di base").
3. La norma proposta tiene conto dello sviluppo dell'Unione europea e del diritto internazionale (ICAO) e dell'armonizzazione con le norme delle altre autorità dei maggiori partner dell'Unione europea come indicato negli obiettivi dell'articolo 2 del regolamento di base. La norma proposta:
  - a) è stata sviluppata tenendo conto del lavoro in corso sotto la responsabilità del cielo unico europeo per implementare l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo, come modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004, al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema avionico europeo (in prosieguo: "regolamento dello spazio aereo") portato a termine seguendo il mandato SERA e che ha avuto come risultato il progetto della norma attuativa SERA che il presente parere suggerisce di integrare;
  - b) ha trasposto le corrispondenti disposizioni dagli allegati 11 e 3 dell'ICAO con le modifiche minime necessarie per implementare le disposizioni dell'ICAO nel quadro normativo europeo.
4. Come richiesto dal mandato SERA e come spiegato ulteriormente nel piano iniziale di EUROCONTROL sul mandato della Commissione europea per fornire supporto allo

---

<sup>1</sup> Il numero esatto di questo regolamento non è disponibile in quanto non è stato ancora adottato dalla Commissione europea attraverso la procedura di comitato.

<sup>2</sup> Ulteriori informazioni sul mandato della Commissione europea a EUROCONTROL e l'esito ed i risultati che EUROCONTROL deve consegnare alla Commissione europea per la fase 1 possono essere consultati sul sito: [http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard\\_page/sk\\_sera.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html).

<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 (in prosieguo: "procedura normativa"). Consiglio di amministrazione dell'AESA n. 08-2007 del 13.06.07.

<sup>4</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 19.03.08, pag. 1), come modificata 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).

sviluppo delle regole dell'aria standardizzate SES/AS/SERA/IPL2<sup>5</sup>, il contenuto del presente parere e il progetto del regolamento sono stati preparati sulla base dell'esito di un lavoro di cooperazione svolto dall'Agenzia e da EUROCONTROL.

## II. Consultazione

5. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 02-2011<sup>6</sup> che conteneva il progetto del parere per un regolamento della Commissione che modifica la norma attuativa SERA è stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia l'8 febbraio 2010 per poter essere pubblicamente consultato.
6. Alla data di chiusura del 10 maggio 2010, l'Agenzia aveva ricevuto 415 commenti da 44 commentatori, incluse le autorità aeronautiche nazionali/autorità nazionali di vigilanza, organizzazioni professionali e ditte private o persone private.
7. Tutti i commenti ricevuti sono stati presi in considerazione e inseriti in un documento di risposta alle osservazioni (CRD), reso pubblico sul sito Internet dell'Agenzia il 23 agosto 2011. Il CRD contiene un elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato dei commenti, nonché le risposte dell'Agenzia.
8. Come già evidenziato nella nota esplicativa del CRD 2011-02, la maggior parte dei commenti sono stati effettuati per rispondere alle domande fatte nella nota esplicativa dell'NPA 2011-02 e per commentare le disposizioni proposte per le classificazioni dello spazio aereo. La maggior parte delle preoccupazioni che sono state espresse erano in merito ai seguenti argomenti:
  - a) spazio aereo di classe A, F e G;
  - b) il concetto di autorità competente ed il suo utilizzo nel progetto della norma;
  - c) la struttura normativa in generale e per quanto riguarda la norma attuativa SERA;
  - d) la questione relativa a controlli temporali effettuati al minuto più vicino invece che alla metà di minuto più vicina come richiesto dall'ICAO;
  - e) limitazione di velocità di 250 nodi;
  - f) selezione dei minimi di separazione;
  - g) separazione tra i voli VFR di notte e tra i voli VFR di notte e i voli IFR;
  - h) autorizzazione IFR con i piloti che mantengono la propria separazione in VMC ("VMC clearance");
  - i) VFR speciale (SVFR);
  - j) ATIS;
  - k) campo di applicazione del FIS; e
  - l) segnalazioni di carattere meteorologo.
9. L'Agenzia ha analizzato tutti i commenti con il supporto di EUROCONTROL ed è stata data una risposta coordinata a ciascun commento insieme ad una spiegazione generale delle risposte e delle loro giustificazioni.
10. In aggiunta, durante il seminario di consultazione dei soggetti interessati tenutosi presso EUROCONTROL il 19 settembre 2011, le questioni principali derivanti dalla consultazione pubblica sono state riviste insieme alle domande avanzate durante il seminario. Sulla base dell'esito di queste discussioni, nonché sulle reazioni ricevute sul CRD, l'Agenzia

---

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

<sup>6</sup> Cf. archivi normativi al sito: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

insieme ad EUROCONTROL ha modificato il progetto di SERA parte B e ha successivamente preparato il contenuto del presente parere.

11. L'Agenzia ha ricevuto 62 reazioni al CRD avanzate da sette organizzazioni: quattro organizzazioni delle autorità, un'organizzazione militare, tre ANSP, due associazioni di aeroporti regionali, due associazioni dell'aviazione generale e una compagnia aerea. La maggior parte delle reazioni sono in merito alle seguenti questioni:
- a) spazio aereo di classe F e le risposte date ai commenti in merito alla classe F;
  - b) limite di velocità di 250 nodi per certe classi di spazio aereo;
  - c) struttura normativa SERA;
  - d) intercettazione di aeromobili civili;
  - e) VFR in spazio aereo di classe A;
  - f) VFR speciale di notte e la necessità di permetterlo;
  - g) campo di applicazione del FIS e misurabilità/certezza del diritto delle disposizioni;
  - h) controlli temporali;
  - i) lo sviluppo dei AMC/GM;
  - j) la misurabilità e la certezza del diritto delle disposizioni in generale;
  - k) la questione relativa all'autorità competente e la preferenza dell'utilizzo della dicitura "accettazione" invece che "approvazione";
  - l) le risposte fornite dall'Agenzia erano troppo generiche; e
  - m) i commenti sono ancora validi anche dopo che l'Agenzia ha trattato i commenti nel CRD.
12. Come già indicato, l'Agenzia ha tenuto conto di queste reazioni prima di preparare il contenuto del presente parere e la spiegazione seguente descrive in dettaglio come tali reazioni siano state indirizzate.

### **III. Contenuto del parere dell'Agenzia**

#### **a. Generalità**

13. L'obiettivo del presente parere è quello di trasporre le corrispondenti disposizioni dall'allegato 11 e dall'allegato 3 dell'ICAO che sono considerate essere dello stesso tipo delle "regole dell'aria", a seguito dei progetti dei principi spiegati nell'NPA 2011-02, in SERA parte B, integrando quindi la norma attuativa SERA ed il suo allegato SERA parte A.
14. Come già spiegato nell'NPA 2011-02, lo sviluppo di queste regole dell'aria si fonda su una doppia base giuridica. Da un lato, il regolamento di base dell'AESA richiede all'AESA di preparare le norme attuative per trattare le norme operative generali comuni e tutte le procedure applicabili specificate per l'utilizzo dello spazio aereo e, d'altro canto, il regolamento dello spazio aereo SES richiede alla Commissione europea di adottare le norme attuative relative alle regole dell'aria e all'applicazione di una classificazione dello spazio aereo uniforme.
15. Per quanto detto, il mandato iniziale concesso dalla Commissione europea a EUROCONTROL indicava già che il lavoro doveva tener conto degli sviluppi istituzionali relativi all'estensione del regolamento di base dell'AESA a ATM/ANS. La Commissione europea ha modificato il mandato al fine di riflettere le nuove competenze dell'AESA a seguito dell'estensione del regolamento di base.
16. Quindi, il contenuto del presente parere è stato preparato in coordinamento con EUROCONTROL, in quanto mira a rispondere agli obblighi dell'Agenzia in merito al regolamento di base e al mandato concesso dalla Commissione europea a EUROCONTROL in merito agli obblighi del regolamento dello spazio aereo.

**b. Principali reazioni ricevute e parere dell’Agenzia****i. Definizioni**

17. Sulla base dei commenti ricevuti durante il periodo di consultazione pubblica, le definizioni relative a SERA parte B proposte nell’NPA in aggiunta a quelle già incluse nell’articolo 2 della norma attuativa SERA sono state riviste e le definizioni della “nube di importanza operativa”, “avviso per evitare traffico” e “livello di transizione” sono state incluse in quanto i termini sono utilizzati nelle disposizioni. Queste definizioni derivano da fonti note (ad esempio, allegato 11, allegato 3 e PANS-ATM) e si ritiene che tale aggiunta migliori la comprensione del regolamento.
18. Inoltre, la definizione di “operatore dell’aeromobile”, che è stata proposta nell’NPA, è stata rimossa in quanto il termine “operatore” è già definito nel regolamento di base ed il termine non necessita di essere nuovamente definito nella norma attuativa. Tuttavia, al fine di rendere chiaro a quale operatore la norma si riferisce, il termine “operatore”, quando utilizzato, è stato specificato come “operatore dell’aeromobile”.
19. Infine, l’Agenzia desidera evidenziare che le norme proposte per gli operatori degli aeromobili<sup>7</sup> (per le quali il comitato dell’AESA ha recentemente dato un voto positivo) contengono alcune definizioni che non sono in linea con le definizioni contenute in SERA parte A. Queste sono le definizioni di “notte”, “sito operativo” e “pilota in comando”. L’Agenzia è del parere che la Commissione, insieme all’Agenzia, dovrebbe valutare il modo migliore per trattare questa questione, data l’importanza dell’utilizzo di definizioni consistenti in norme differenti, nonché il loro campo di applicazione e scopo.

**ii. Autorità competente**

20. Alcuni commenti hanno evidenziato che sostituendo i termini “autorità ATS competente” o “autorità competente” utilizzati nell’ICAO con i termini “autorità competente” o “ANSP” potrebbe condurre ad una destabilizzazione dell’attuale sistema e potrebbe creare problemi nel quadro nazionale esistente. Come è stato spiegato nelle risposte ai commenti, i termini “ATS” o “autorità MET” non esistono nell’attuale quadro normativo europeo basato sui regolamenti del cielo unico europeo (che ad esempio chiariscono le responsabilità basate sul principio di separazione tra la fornitura di servizi e la supervisione). Quindi, il ruolo di autorità nazionale di vigilanza (NSA) o autorità competente è stato separato dal ruolo del fornitore del servizio di navigazione aerea e dal ruolo degli Stati membri [regolamento (CE) n. 550/2004 e regolamento (CE) n. 216/2008]. La terminologia utilizzata nei regolamenti di alto livello deve essere rispettata nei regolamenti di più basso livello. Per quanto sopra, anche il progetto della norma attuativa SERA deve rispettare questi stessi principi e quindi ogni riferimento nell’allegato 11 e allegato 3 dell’ICAO a “ATS” o “autorità MET” è stato rivisto allo scopo di indicare/decidere, in linea con i regolamenti del cielo unico europeo, se il compito/la funzione deve essere svolta dall’autorità di supervisione o dal fornitore del servizio (ANSP o unità ATS).
21. L’Agenzia è del parere che la definizione di “autorità competente” contenuta nella norma attuativa SERA e la sua interpretazione devono essere chiarite. La definizione: “*autorità competente*”, *l’autorità di uno Stato membro competente a garantire la conformità ai requisiti del presente regolamento o ciascuna entità alla quale tale conformità è stata delegata*, è stata interpretata da alcuni soggetti interessati come se permettesse all’autorità competente di delegare alcuni compiti ai fornitori dei servizi e quindi potrebbe

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>  
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)  
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

essere recepita come se non rispettasse il principio di separazione tra la fornitura di servizi e la supervisione.

22. L'Agenzia è del parere che questa definizione può sembrare contraddittoria con il concetto dell'allocazione dei compiti agli enti qualificati, che è contenuto sia nel SES che nel regolamento di base dell'AESA. Entrambi i regolamenti contengono una differenza tra cosa può essere denominato una "delega giuridica" (un'attribuzione giuridica di competenze ad un dato ente), che crea un'autorità competente, e una delega di secondo livello (o allocazione) di compiti dall'autorità competente ad un ente qualificato.
23. L'Agenzia è del parere che questa definizione dovrebbe essere modificata come segue: *"autorità competente", l'autorità designata dallo Stato membro come competente ad assicurare conformità ai requisiti del presente regolamento.*
24. Se l'autorità competente decide di delegare alcuni compiti ad un altro ente, mentre da un lato ciò rispetta i principi di separazione tra la fornitura di servizi e la supervisione, d'altro canto non rende l'ente un'autorità competente. Soltanto certi compiti di certificazione e di supervisione possono essere delegati ad enti qualificati come descritto nel regolamento di base e nel regolamento quadro SES. Tuttavia, in quei casi è chiaro che questi enti non sono autorità competenti ai fini del regolamento in quanto operano per conto dell'autorità competente la quale rimane la sola responsabile. Quindi, alcune attività, compiti e competenze possono essere delegate anche se la responsabilità dell'autorità competente non può essere delegata.
25. Nel caso in cui la modifica della definizione non potesse essere trattata dalla Commissione allo stato attuale, l'Agenzia è allora del parere che questa questione deve essere chiarita dalla Commissione in una fase successiva, insieme ad una revisione approfondita di ciascuna disposizione per assicurare che le responsabilità, l'equilibrio esistente e l'indipendenza tra la fornitura dei servizi e la supervisione siano mantenute.
26. È anche importante evidenziare che in alcuni casi il compito, la decisione, la procedura o l'azione da parte del fornitore del servizio di navigazione aerea o unità ATS deve essere approvata dall'autorità competente prima che l'azione possa essere intrapresa. Ciò non significa che l'approvazione deve essere concessa prima di ogni azione, ma può essere concessa in linea generale quando le rispettive procedure vengono approvate dall'autorità competente durante il processo di certificazione o durante una revisione di una modifica. Questo è il caso, per esempio, della selezione dei minimi di separazione.
27. Alcuni commenti ed alcune reazioni ai commenti hanno indicato una preferenza per il termine "accettazione" da parte dell'autorità competente invece di "approvazione". L'Agenzia è del parere che il termine "accettazione" non sia chiaro sul piano giuridico in quanto potrebbe essere interpretato in vari modi differenti. Potrebbe essere interpretato per esempio come un tacito cenno di ricezione con il quale l'autorità competente "riconoscerebbe" la procedura senza informare l'ANSP o l'unità ATS e quindi non risulta chiaro se l'autorità competente debba rivedere la procedura o meno. Potrebbe anche essere interpretato come se l'autorità competente dovesse rivedere e valutare la procedura o l'azione ed informare l'ANSP o l'unità ATS in merito alla sua decisione prima che la procedura possa essere applicata o l'azione possa essere eseguita. Dato che gli atti giuridici e gli obblighi devono essere chiaramente recepiti e interpretati da tutte le organizzazioni sottoposte a regolamentazione, è stato scelto il termine "approvazione" invece del termine "accettazione". Quando viene utilizzato il termine "approvazione", è chiaro che l'autorità deve rivedere, valutare e fornire un'approvazione formale del documento, procedura o azione.

### **iii. Struttura normativa**

28. Durante il processo di consultazione dell'Agenzia su SERA parte B, alcuni soggetti interessati hanno espresso le loro preoccupazioni sul fatto che la struttura interna SERA non fosse sufficientemente ottimizzata in termini di un approccio "di facile lettura". L'attuale struttura interna SERA deriva dal mandato della Commissione a EUROCONTROL

che richiede un approccio graduale, che inizia dalla parte A che ha trasposto quasi completamente l'allegato 2 dell'ICAO. È anche il risultato dell'intenzione di procedere con una transizione dolce dove i lettori possano riconoscere una struttura interna a loro familiare. Tuttavia, con SERA parte B e con la trasposizione di soltanto alcune parti degli allegati 11 e 3 dell'ICAO, la logica di questa struttura sembra meno ovvia e sembra che alcune disposizioni potrebbero anche essere raggruppate in modo diverso sulla base dell'argomento trattato. Alcuni soggetti interessati credono che le diverse parti create in modo cronologico potrebbero essere organizzate meglio in un regolamento più omogeneo, strutturato in una logica diversa, più consistente e di più facile lettura. Tuttavia, altri soggetti interessati non hanno avanzato tali osservazioni e sembrano essere soddisfatti con l'approccio e con la struttura attuale.

29. L'Agenzia ritiene che la questione relativa alla struttura SERA ha delle basi solide e necessita proprie considerazioni prima di decidere la struttura finale, al fine di ottenere un regolamento migliore e per facilitare il processo di implementazione della norma.
30. L'Agenzia è del parere che, mentre da un lato l'aderenza alla struttura dell'ICAO era utile nella fase di stesura per assicurare familiarità e facilitare il confronto, la distribuzione delle disposizioni relative ad un soggetto in diverse parti conformemente ad una gerarchia organizzata secondo generalità (parte A), servizi (parte B) e procedure (parte C) non è l'unica opzione per una norma SERA finale ottimale. Altre opzioni possono risultare più efficaci ed accessibili e ciò merita di essere adeguatamente rivisto. Infatti, la frammentazione ingiustificata delle disposizioni relative allo stesso soggetto in diverse parti deve essere evitata per motivi di chiarezza e leggibilità della norma. Tuttavia, non è stato possibile condurre tale revisione finale durante la stesura di SERA parte B a causa dei vincoli temporali e a causa del fatto che le diverse parti SERA non hanno ancora lo stesso stato in merito al livello di maturità e processo di adozione (parte A "bloccata", parte B in fase di stesura finale e parte C in via di sviluppo).

Tuttavia, l'Agenzia ritiene che un esercizio di ristrutturazione di SERA parte A e parte B in questa fase del processo non è né fattibile né vantaggioso. Il motivo principale è che SERA parte C è attualmente in via di sviluppo e il livello di maturità di questa parte non permette una valutazione approfondita della struttura globale della norma SERA. Quindi, la struttura normativa SERA dovrà essere presa in considerazione quando il progetto SERA parte C raggiungerà un livello sufficiente di maturità e sarà consistente con la data pianificata per l'implementazione.

31. Infine, è importante evidenziare che una ristrutturazione della norma SERA non implica una modifica del contenuto delle disposizioni di SERA parte A e parte B (o futura parte C). Al contrario, non dovrebbero esserci modifiche alla sostanza delle disposizioni SERA nella parte A e parte B (e futura parte C), ma ciò potrebbe riguardare soltanto la loro collocazione nei capitoli e paragrafi adeguati nella possibile struttura SERA modificata.

#### **iv. Controlli temporali**

32. L'allegato 11 dell'ICAO richiede alle unità ATS di fornire controlli temporali "alla metà di minuto più vicina". Questo requisito è stato trasposto nel progetto iniziale SERA parte B senza modifiche e ciò ha suscitato un numero significativo di commenti. La maggior parte dei commenti ha indicato che "la metà di minuto" non corrisponde alla pratica corrente in Europa, che oggigiorno gli aeromobili e i piloti sono dotati di mezzi molto più accurati per ottenere il tempo corretto da altre fonti e che i controlli temporali al minuto più vicino sarebbero sufficienti. Inoltre, alcuni soggetti interessati hanno menzionato alcune inconsistenze tra l'allegato 11 dell'ICAO e l'allegato 10 dell'ICAO, volume 2, in merito alla descrizione del tempo (metà minuto in allegato 11 contro ore e minuti nell'allegato 10). Tuttavia, il disposto del paragrafo 5.2.1.4.1.4 dell'allegato 10, volume 2, fa riferimento alla trasmissione del tempo in generale, mentre l'allegato 11 descrive in modo specifico "i controlli temporali". La richiesta di fornire controlli temporali al minuto più vicino invece di metà minuto è stata fortemente sostenuta dal gruppo di revisione e dal seminario



pubblico, anche se non è mai stata formulata nessuna discussione giustificante l'impossibilità di fornire controlli temporali alla metà di minuto più vicina.

33. Il caso è stato considerato seriamente dall'Agenzia e da EUROCONTROL ma una modifica di questo tipo richiede studi aggiuntivi. Il fatto è che l'introduzione nella parte B di un criterio meno accurato del valore originale dell'ICAO può costituire un tipo di differenza di categoria C<sup>8</sup> dallo standard dell'ICAO. Sarebbe significativamente importante raggiungere la decisione di trovare un comune accordo a livello europeo per la notifica nazionale coordinata di una tale differenza dall'ICAO, e tale tipo di differenza non era mai stata considerata in SERA prima d'ora.
34. In ogni caso, tale modifica richiederebbe una robusta giustificazione per garantire che tutti gli aspetti rilevanti siano stati studiati adeguatamente e presi in considerazione prima di prendere la decisione. Lo studio è stato iniziato e viene attualmente condotto in cooperazione e coordinazione tra l'Agenzia, EUROCONTROL e i rilevanti soggetti interessati, inclusi gli utenti dello spazio aereo. Il possibile impatto di questo aspetto sulla sicurezza richiede che siano prestate l'attenzione, le risorse ed il tempo necessari a svolgere tale lavoro.
35. Questo è il motivo per cui (anche se la questione è recepita ed il fatto che i commenti indicano che la pratica attuale in Europa è diversa dalla descrizione nell'allegato 11) il progetto del testo allegato al parere non include la modifica richiesta ma resta in linea con il requisito dell'ICAO fino a quando sarà disponibile il risultato dello studio. Saranno prestati tutti gli sforzi per garantire che il risultato diventi disponibile prima che la Commissione finalizzi la procedura di comitato sul progetto SERA parte B.

#### **v. Spazio aereo di classe A**

36. La definizione dell'ICAO dello spazio aereo di classe A indica che tale spazio aereo è destinato soltanto a voli IFR. Quindi i piloti si aspettano di incontrare soltanto voli IFR e saranno separati da tutto il traffico in tale spazio aereo. Alcuni commenti e alcune reazioni alle risposte ai commenti hanno richiesto di applicare una deviazione dalla definizione di spazio aereo di classe A dell'ICAO per permettere voli VFR in specifiche circostanze. A seguito di ulteriore analisi e discussioni con alcuni dei soggetti interessati, si ricorda che la pratica attuale in alcune aree nelle quali viene utilizzato lo spazio aereo di classe A e in cui vengono date specifiche autorizzazioni ai voli VFR sta causando un certo numero di preoccupazioni.
37. Un esempio di tali preoccupazioni è rappresentato dalla consapevolezza di altri utenti che si aspettano che tutto il traffico sia separato; un altro esempio è la mancanza di chiarezza in merito allo stato dei voli VFR in uno spazio aereo nel quale i voli VFR non dovrebbero essere ammessi, incluso il regime di separazione che può o non può essere applicato a tali voli. Di conseguenza, si è raggiunta la conclusione che questa soluzione richiederebbe un tipo di differenza di categoria C dallo standard dell'ICAO. Si ritiene quindi necessario mantenere l'uso voluto dello spazio aereo di classe A esclusivamente per i voli IFR. In aggiunta, si è del parere che potrebbero essere trovate altre soluzioni all'interno della norma attuativa SERA, per fornire delle opzioni alternative alle necessità attuali di accomodare missioni VFR delle quali si è a conoscenza della loro legittimità.
38. Esempi di soluzioni per l'accettazione dei voli VFR in un certo volume di spazio aereo che possono essere trovati nella norma attuativa SERA includono, per operazioni usuali, una riclassificazione di alcune porzioni dello spazio aereo, la creazione di corridoi o la creazione di un TSA/TRA. Per tipi speciali di operazioni, dovrebbe essere considerata l'applicazione dell'articolo 4 del progetto della norma attuativa SERA, e per circostanze impreviste si potrebbe considerare l'applicazione dell'articolo 3 del progetto della norma attuativa SERA (che fa riferimento all'articolo 14.1 del regolamento di base AESA). Questo tentativo di identificare ed implementare soluzioni che si basano principalmente

---

<sup>8</sup> Categoria C – Meno protettiva o parzialmente implementata / non implementata.

su una progettazione ottimale dello spazio aereo potrebbe essere la soluzione adeguata per trattare le preoccupazioni che sono state sollevate, mantenendo allo stesso tempo una buona comprensione della classificazione dello spazio aereo e dei servizi forniti a tutti i piloti e restando conforme ai requisiti dell'ICAO, che rappresenta uno degli obiettivi del regolamento di base dell'AESA e del regolamento dello spazio aereo e che si riflette nel mandato della CE.

#### **vi. Spazio aereo di classe F**

39. Prima di tutto, è importante evidenziare che lo spazio aereo di classe F (come definito dall'allegato 11 dell'ICAO) è stato creato per permettere la fornitura temporanea del servizio di consulenza fino a quando il pieno servizio ATC possa essere fornito.
40. La dicitura riguardante il fatto che il servizio di consulenza deve essere implementato soltanto come un provvedimento temporaneo era stata inclusa nell'allegato 11 dell'ICAO nel 2001, sulla base delle disposizioni del PANS-ATM, 9.1.4.1.2: *"Tenendo conto delle considerazioni dettagliate al punto 2.4 dell'allegato 11, il servizio di consulenza del traffico aereo dovrebbe essere implementato soltanto dove i servizi del traffico aereo risultano inadeguati per la fornitura del controllo del traffico aereo, e la consulenza limitata sui pericoli di collisione fornita dal servizio informazioni di volo non soddisfa il requisito. Nei casi in cui il servizio di consulenza sul traffico aereo sia implementato, questo dovrebbe essere considerato come un provvedimento temporaneo fino a quando potrà essere sostituito dal servizio del controllo del traffico aereo."*
41. Si evidenzia che l'ultima frase: *"Nei casi in cui il servizio di consulenza sul traffico aereo sia implementato, questo dovrebbe essere considerato come un provvedimento temporaneo fino a quando potrà essere sostituito dal servizio del controllo del traffico aereo"* risale al 1960, quando era stato incluso nella settima edizione del Doc 4444, parte VII, paragrafo 1.1.2.
42. La questione viene anche discussa nel manuale di pianificazione ATS dell'ICAO (Doc 9426) pubblicato nel 1984. Nel Doc 9426, parte I, sezione 2, capitolo 1, sezione 1.5 – Sviluppo progressivo dell'ATS, paragrafo 1.5.9, viene indicato che *"È questo il motivo per cui l'ICAO ha riconosciuto lo sviluppo progressivo dell'ATS nelle sue disposizioni del servizio di consulenza sul traffico aereo come una fase temporanea ed intermedia nella progressione dal servizio informazioni di volo al servizio di controllo dell'area al fine di permettere una transizione regolare da un servizio che è principalmente di natura informativa ad uno che richiede l'assunzione di aumento di responsabilità da parte dei controllori per la sicurezza delle operazioni di volo."* Inoltre, nel capitolo 2, paragrafo 2.7.1 viene indicato che: *"Con la sua inclusione nella corrispondente disposizione dell'ICAO, si era inteso che il servizio di consulenza sul traffico aereo doveva essere considerato come una forma intermedia temporanea di ATS al fine di permettere una transizione regolare e progressiva da FIS (in rotta o intorno agli aeroporti) alla fornitura di ATC. Dovrebbe quindi essere chiaro che il servizio di consulenza sul traffico aereo non può e non deve costituire un mezzo in se stesso ma dovrebbe essere istituito soltanto per permettere al personale di controllo, durante un periodo di tempo limitato, di acquisire l'esperienza necessaria nella fornitura dei pieni servizi ATC permettendo loro di operare come se stessero controllando il traffico aereo senza assumersi tutte le responsabilità associate alla fornitura di tale servizio."*
43. Si riteneva che la norma attuativa inizialmente proposta in merito allo spazio aereo con servizio di consulenza rifletteva correttamente l'intenzione dell'ICAO. Mantenendo la natura temporanea, veniva anche mantenuto il concetto espresso dall'ICAO. Tuttavia, al fine di rendere le disposizioni della norma attuativa misurabili, si è raggiunta la conclusione che un tempo limite di 3 anni è un buon compromesso tra il termine temporaneo e quello di lunga durata.
44. I commenti riguardanti lo spazio aereo di classe F e le reazioni alle risposte fornite a tali commenti, hanno espresso principalmente l'idea che, secondo l'ICAO, la classe F dovrebbe essere permessa senza un limite temporale al fine di permettere a quei paesi

che attualmente utilizzano lo spazio aereo di classe F di continuare ad usarlo. Questi commenti sono stati inoltrati al seminario pubblico dai rappresentanti dello Stato membro che lo ha utilizzato di più nel suo spazio aereo e anche alcuni aeroporti regionali dello stesso paese.

45. Di conseguenza, sulla base delle argomentazioni a supporto di questi commenti, è stato deciso di rimuovere il limite temporale dei 3 anni dalla norma attuativa, ed il caso verrà considerato ulteriormente al fine di decidere se semplicemente rimuoverlo o trattarlo come AMC.
46. Infine, si vuole sottolineare che, a seconda dello sviluppo del traffico, una soluzione più appropriata potrebbe essere quella di sostituire lo spazio aereo di classe F con quello di classe G. Quindi, la norma proposta ha modificato il testo della nota dell'ICAO per riflettere ciò.

#### **vii. Spazio aereo di classe G e requisito di capacità di comunicazione radio per IFR**

47. Questo commento non è stato inoltrato durante il periodo di consultazione pubblica ma durante il seminario, e l'Agenzia lo ha considerato importante e lo ha incluso nel parere. L'obbligo per un volo IFR di avere a bordo equipaggiamento radio in spazio aereo non controllato è stato contestato durante il seminario, utilizzando l'esempio degli alianti nello spazio aereo non controllato sotto VMC.
48. Inoltre, questo argomento è collegato ad un chiarimento fornito durante la consultazione pubblica ed informale svolta da EUROCONTROL sul significato dell'appendice 1 alla parte B, descrivente le classi degli spazi aerei. Il chiarimento ha specificato che era richiesta la capacità di comunicazione radio per i voli IFR in spazio aereo non controllato, ma che questo requisito non doveva essere recepito come un obbligo di stabilire una comunicazione radio a due vie continua.
49. La questione è stata analizzata ed è stato considerato il fatto che l'attuale quadro normativo in merito ai voli IFR, i voli in spazio aereo non controllato, la qualifica d'equipaggio di condotta e l'equipaggio dell'aeromobile, nonché la pratica e le implicazioni sulla sicurezza di tali attività come descritto nell'esempio, non offrivano la possibilità di rimuovere in sicurezza questo requisito di capacità di comunicazione radio in quanto era stato trasposto dall'allegato 11 dell'ICAO in SERA parte B. Invece, si ritiene che le attività quali il volo con alianti in spazio aereo non controllato sotto condizioni VMC dovrebbero essere protette da uno specifico stato dello spazio aereo che fornisca una segregazione dall'altro traffico, e possibilmente che offra una soluzione operativa nei casi in cui la capacità di comunicazione radio sia opzionale.

#### **viii. Selezione dei minimi di separazione**

50. Durante la stesura iniziale della parte B, è stato deciso di lasciare questa sezione con uno spazio temporaneamente vuoto in merito alla decisione della Commissione da prendere in una fase successiva. Il motivo era la complessità dell'argomento e il fatto che a partire dalla fase iniziale si era riconosciuta la necessità di avere flessibilità, nonché la necessità di trasporre il materiale estratto da PANS in norme attuative, in metodi accettabili di rispondenza e in elementi esplicativi, o di non trasporlo del tutto a seconda della valutazione effettuata caso per caso. È stato quindi deciso di posticipare il trattamento dei dettagli di questo argomento fino al completamento del lavoro di sviluppo sulle parti complementari di SERA, per evitare di causare ritardi al processo della parte B.
51. L'inclusione dei valori dei minimi di separazione verticale non era parte dell'NPA, dove era inizialmente indicato che *"la Commissione deve proporre delle misure in merito alla selezione dei minimi di separazione"*.
52. In vista del fatto che i minimi di 1 000 ft e 2 000 ft sono già impliciti attraverso l'inclusione di un riferimento alla tabella dei livelli di crociera nell'appendice 2 all'allegato I di SERA, è stato considerato appropriato includere il testo dall'ICAO PANS ATM, 5.3.2,

come chiarimento della questione relativa alla separazione verticale. Esso crea un'interpretazione comune e standardizzata dei criteri di separazione verticale. Per quanto riguarda la separazione orizzontale, questa non rientra nel campo di applicazione della norma attuativa, ma sarà il soggetto di AMR o GM, come indicato nel seminario.

53. Questa impostazione ha suscitato un certo numero di commenti durante la consultazione, che vanno dalle domande riguardanti la futura decisione della Commissione alla mancanza della comprensione del significato e dello scopo esatto dello spazio lasciato temporaneamente vuoto. A seguito della consultazione pubblica sembrava che la sezione sulla selezione dei minimi di separazione potesse essere redatta con l'indicazione che il principio generale fosse quello che ANSP dovesse sottoporre la proposta per la selezione dei minimi di separazione all'approvazione da parte dell'autorità competente. Ciò è stato preso in considerazione dal gruppo di redazione come un approccio solido e sicuro che rispetta i principi di separazione tra la fornitura e la supervisione di servizi.
54. Come proposto nell'NPA ed in seguito rispecchiato nel CRD, l'intenzione era quella di includere questo processo di selezione nella futura parte ATS da sviluppare dopo SERA, in quanto non soddisfa ovviamente il criterio concordato delle "regole dell'aria". Tuttavia, le discussioni durante il seminario hanno mostrato l'esistenza dell'aspettativa da parte dei soggetti interessati di ricevere del materiale più concreto su questo argomento, senza ritardi, e ciò ha quindi portato al testo che viene ora proposto nel presente parere. Questo approccio ha anche il merito di consolidare la consistenza del progetto della norma attuativa nell'intera sezione 2.3, dato che alcune sottosezioni devono essere definitivamente mantenute in SERA.
55. Tutti i commenti ricevuti sono stati presi in considerazione nel progetto della norma allegato al presente parere. Si ritiene che il progetto della norma fornisce la flessibilità e proporzionalità richieste, può essere integrato con metodi accettabili di rispondenza e con elementi esplicativi, come necessario, e viene anche considerato come l'approccio più pratico per riflettere nell'ambiente normativo dell'UE la specificità della relazione esistente tra gli standard e le procedure dell'ICAO.

#### **ix. VFR speciale (SVFR) di notte**

56. La sezione 2.6.1 del progetto SERA parte B è stata elaborata sulla base dello strumento n. 4 del pacchetto di strumenti per la classificazione dello spazio aereo sviluppato in passato dall'*Airspace and Navigation Team* di EUROCONTROL. Come richiesto dai soggetti interessati, le disposizioni sono state incluse nel progetto della norma attuativa SERA e quindi integrano gli standard dell'ICAO. Al momento dello sviluppo di questo strumento, era stato ampiamente accettato dai soggetti interessati che i voli SVFR sarebbero dovuti essere permessi soltanto di giorno. A quel tempo, i rappresentanti dell'aviazione generale erano in forte opposizione ai voli SVFR di notte per motivi di sicurezza. Di conseguenza, era stato deciso dal gruppo di redazione che i voli SVFR fossero autorizzati "soltanto di giorno" e questo era stato incluso come uno dei criteri relativi all'autorizzazione SVFR per la pubblicazione dell'NPA.
57. Tuttavia, sono stati ricevuti alcuni commenti sostenenti che i voli SVFR sarebbero dovuti essere autorizzati anche di notte. Il gruppo di redazione ha avuto delle riserve in merito a questa questione in quanto non c'era disponibilità di materiale di sicurezza significativo per giustificare una deviazione dalle disposizioni del pacchetto di strumenti per la classificazione dello spazio aereo, che era la base della risposta fornita ai relativi commenti. D'altro canto, il pacchetto di strumenti non era mai stato soggetto ad una valutazione formale sulla sicurezza ed il livello di sicurezza degli strumenti originava essenzialmente dal fatto che questi si basavano sulle "migliori pratiche" europee ed erano stati sviluppati da esperti nel campo dell'aviazione responsabili di questioni relative alla sicurezza.
58. Una delle ragioni tecniche secondo le quali i voli SVFR di notte non erano considerati appropriati era che l'SVFR è principalmente concepito per permettere ad un volo VFR di entrare o lasciare una zona controllata (CTR) nel caso in cui all'interno della CTR non ci

fossero le condizioni VFR. Tuttavia, la trasposizione di queste condizioni di notte offriva delle opzioni molto limitate per uscire dalla CTR, a causa dei requisiti SERA parte A NVFR, che sono molto simili ai criteri VMC all'interno di una CTR.

59. Le discussioni durante il seminario hanno mostrato che i commenti relativi all'SVFR di notte si basavano su delle preoccupazioni reali e che tale richiesta era infatti fondata su una giustificazione e su una logica accettabili, essenzialmente che possono manifestarsi delle condizioni meteorologiche insufficienti a causa di criteri diversi. Nel caso in cui, come è stato spiegato, soltanto la base delle nubi (ceiling) fosse troppo bassa per le condizioni VMC normali ma tale da permettere delle operazioni quali circuiti aeroportuali d'addestramento per mantenere la qualifica VFR di notte, potrebbero esserci alcuni benefici nel volo SVFR di notte, sempre che l'unità ATS locale lo consideri appropriato e rilasci l'autorizzazione.
60. Quindi, al fine di prendere in considerazione tutti questi commenti, è stato deciso che il criterio della limitazione ai voli diurni può essere integrato dalla possibilità per l'autorità competente di permettere i voli SVFR di notte, sulla base dell'ipotesi che ciò venga svolto secondo una valutazione di sicurezza locale, inclusa la valutazione della cultura e condizioni NVFR/SVFR locali. In ogni caso, come era stato fatto per SERA parte A, tutte le disposizioni prese dal pacchetto di strumenti per la classificazione dello spazio aereo e tutti gli elementi del progetto della norma attuativa che vanno ad integrare il materiale dell'ICAO saranno soggetti ad una valutazione di sicurezza. La relazione corrispondente sarà disponibile prima che la Commissione finalizzi la procedura di comitato sul progetto SERA parte B.

#### **x. Campo di applicazione del FIS**

61. Sono stati ricevuti un numero significativo di commenti in merito al campo di applicazione dei requisiti descritti nella parte B, paragrafo 3.2.2, e specialmente al fatto che un'attenta lettura dei requisiti nel modo in cui sono scritti potrebbe comportare degli obblighi impraticabili di fornire un enorme volume di informazioni non necessarie o a volte non disponibili. Le preoccupazioni sono state ripetute al seminario sulla base della risposta fornita a questi commenti nel CRD, la quale spiegava l'intenzione di chiarire la questione negli elementi esplicativi. I soggetti interessati hanno indicato che alcune di queste preoccupazioni sono rimaste a causa del fatto che gli elementi esplicativi non possono modificare legalmente il contenuto di un requisito vincolante.
62. L'Agenzia ed EUROCONTROL hanno concordato durante il seminario di condurre dei tentativi per trovare una dicitura ottimale che rispetti le giuste attese dei piloti e che garantisca una "situazione di maggiore sicurezza", senza creare degli oneri eccessivi per l'unità ATS, che potrebbero essere sbilanciati in merito alla pratica attuale e ragionevole e che potrebbe anche creare delle inefficienze operative con un utilizzo eccessivo della frequenza.
63. L'Agenzia ed EUROCONTROL hanno rivisto con attenzione le disposizioni e la possibilità di modificare la dicitura senza causare la necessità di dover notificare l'ICAO in merito ad una differenza di categoria C. A seguito di questa analisi, è stato concluso che la modifica delle disposizioni con termini quali "come applicabile" o "per quanto possibile" comporti delle disposizioni svantaggiose e potrebbe sbilanciare le pratiche esistenti e anche causare una differenza di categoria C.
64. È stato quindi concluso che il testo non verrà modificato. Tuttavia, la forma finale della bozza del requisito sarà anche integrata da elementi esplicativi al fine di chiarire l'intenzione e spiegare la necessità di non tenere occupata la frequenza con informazioni non necessarie, non disponibili o non richieste dal pilota nel caso di informazioni generali. Gli elementi esplicativi verranno sviluppati utilizzando la nota 1 dell'allegato 11 dell'ICAO, paragrafo 4.2.2, indicando che è necessario comprendere il fatto che un'unità ATS potrebbe non essere sempre a conoscenza di tutto il traffico (copertura di rilevamento, contatto radio, ecc.) e quindi potrebbe non essere in grado in alcuni casi di fornire informazioni relative ai pericoli di collisione.

**xi. Servizi MET**

65. Come già spiegato nell'NPA, il capitolo 5 del progetto della norma attuativa traspone le relative disposizioni dall'allegato 3 dell'ICAO che è considerato essere relativo alle regole dell'aria. Questi elementi sono essenzialmente relativi alle segnalazioni aeree fornite dagli aeromobili.
66. L'esito dell'NPA ha mostrato l'esistenza di una sensazione molto diffusa tra i soggetti interessati che le sezioni con riferimento alla trasmissione automatica di dati non dovrebbero essere trattate in SERA. I commenti hanno indicato che la trasmissione automatica di dati (data link) dovrebbe essere trattata insieme a tutti gli altri aspetti al momento della regolamentazione della trasmissione automatica dei dati e data link.
67. Quindi, il capitolo 5 di SERA parte B allegato al presente parere include soltanto le disposizioni relative alle segnalazioni aeree speciali e altre osservazioni non usuali via voce.
68. Al fine di indirizzare le preoccupazioni già espresse dai soggetti interessati in merito alla separazione di queste disposizioni da una sezione comune dell'allegato 3 dell'ICAO, l'Agenzia intende produrre in tempo debito una matrice per assicurare che nessuna disposizione venga omessa involontariamente nell'esercizio di trasposizione generale dalle SARP dell'ICAO nel quadro normativo europeo.

**xii. Intercettazione di aeromobili civili**

69. La sezione relativa all'intercettazione degli aeromobili civili è stata trasposta dall'allegato 11 dell'ICAO in SERA parte B senza alcuna modifica dal testo originale dell'ICAO. Non è stata notificata all'ICAO alcuna differenza da parte degli Stati membri dell'Unione europea sulle relative sezioni dell'allegato 11 dell'ICAO. Tuttavia, è stato formulato un commento ripetuto durante e dopo il seminario e che è stato presentato come una reazione, che ha sfidato in particolare il requisito sull'unità ATS di provare a stabilire una comunicazione a due vie con gli aeromobili intercettati ed informare il pilota in merito all'intercettazione. In aggiunta alle comunicazioni e spiegazioni già fornite, e al fine di evitare il rischio di modificare queste disposizioni, il che sarebbe dannoso alla sicurezza e all'integrità di SERA parte B, è importante sottolineare che le relative disposizioni trattano soltanto le unità ATS civili che controllano gli aeromobili civili intercettati e che queste disposizioni hanno soltanto uno scopo relativo alla sicurezza e non hanno assolutamente alcuna intenzione o capacità di trattare il modo in cui condurre l'intercettazione.
70. Inoltre, deve essere spiegato che la sezione corrispondente che inizia con termini indicanti che l'unità ATS "deve intraprendere quei passi tra i seguenti che risultano appropriati alle circostanze: ..." fornisce la necessaria flessibilità e si ritiene che lasci alle autorità degli Stati membri la libertà di stabilire le loro procedure nazionali.
71. Infine, il paragrafo 4.2.2 fornisce un chiarimento aggiuntivo in merito al modo in cui le comunicazioni terra-aria devono essere effettuate.

**xiii. Ripetizione vocale dei messaggi relativi alle comunicazioni in collegamento dati tra piloti e controllori di volo ("Controller-pilot data link communications (CPDLC)")**

72. Il progetto SERA parte B proposto nell'NPA ha indicato che la decisione se la ripetizione vocale dei messaggi CPDLC fosse richiesta o meno ricade sotto la responsabilità dell'autorità competente. Questo è un esempio della trasposizione del concetto della "autorità ATS" presente nel materiale dell'ICAO che necessitava di essere modificato in "fornitore del servizio" o "autorità competente" nel quadro normativo europeo, come spiegato nella sezione i di cui sopra. Un numero significativo di commenti ha indicato che la decisione relativa a tale ripetizione dei messaggi era chiaramente di natura operativa. Inoltre, si ritiene che questa decisione operativa deve essere soggetta ad una valutazione di sicurezza da sottoporre all'approvazione da parte dell'autorità competente.

73. La validità delle spiegazioni ricevute nella consultazione scritta e durante il seminario è stata accettata ed il progetto della norma attuativa allegato al presente parere riflette la natura operativa di questa decisione, facendo riferimento all'ANSP invece che all'autorità competente.

#### **xiv. Radio Mandatory Zone (RMZ) - Transponder Mandatory Zone (TMZ)**

74. I concetti di Radio Mandatory Zone e Transponder Mandatory Zone derivano dal pacchetto di strumenti per la classificazione dello spazio aereo di EUROCONTROL. Questi strumenti erano stati creati per rispondere ad una preoccupazione diffusa e con l'intenzione di migliorare la sicurezza in alcune porzioni di spazio aereo dove la semplice implementazione della classificazione dello spazio aereo dell'ICAO non era sufficiente a fornire il livello atteso di sicurezza in merito al livello di attività aeronautiche svolte in tale spazio aereo.
75. I commenti ricevuti hanno mostrato un supporto generale all'introduzione di RMZ e TMZ in SERA parte B, la quale dovrebbe essere considerata come un miglioramento significativo dell'implementazione comune in Europa dei mezzi disponibili per migliorare la sicurezza. Alcuni commenti hanno suggerito un miglioramento del testo proposto, che è stato accettato ed incluso nel progetto della norma allegata al presente parere.
76. È da notare che anche se RMZ e TMZ non hanno origine dall'allegato 11 o dall'allegato 3 dell'ICAO, non costituiscono una differenza dall'ICAO in quanto l'allegato 11 già conteneva alcune disposizioni che permettevano dei requisiti specifici per il contatto radio o l'uso del trasponder obbligatori in porzioni di spazio aereo designate. Il concetto di nuova introduzione è il fatto che questi requisiti verranno formulati ed implementati nello stesso modo in tutta Europa, in un modo che sia anche chiaramente percepibile a tutti i piloti, qualunque sia la loro origine o nazionalità. Le zone RMZ e TMZ verranno tuttavia incluse nel gruppo delle questioni soggette ad una valutazione di sicurezza da fornire alla Commissione dopo la pubblicazione del parere.

#### **xv. Limitazione di velocità di 250 nodi**

77. In merito alla questione della limitazione di velocità associata alla classificazione dello spazio aereo, il progetto SERA parte B non modifica i requisiti originali dell'ICAO. A tal riguardo, sono stati ricevuti dei commenti di natura contraddittoria, nonché alcune reazioni contraddittorie al CRD. Alcuni commenti hanno richiesto di estendere la limitazione di velocità a tutte le classi di spazio aereo al di sotto di 10 000 ft, mentre altri commenti hanno richiesto che ciò venga applicato ai soli voli VFR o che dei voli specifici siano esenti dall'obbligo per varie ragioni.
78. Il principio "vedi ed evita" che è all'origine della limitazione di velocità si applica ai voli VFR e IFR, nonché a situazioni dove non viene fornita la separazione. È da notare che le limitazioni di velocità operative associate a specifiche autorizzazioni o procedure possono ancora essere applicate, soggette ad approvazione da parte dell'autorità competente, sempre che non contraddicano la limitazione di velocità ICAO/SERA associata alla classificazione dello spazio aereo (per esempio, velocità specifica associata a SID e STAR).
79. Per quanto riguarda un commento richiedente l'esenzione del limite di velocità per alcune categorie di aeromobili che necessitano di volare ad alte velocità per ragioni operative o tecniche, bisogna ribadire che la norma attuativa SERA si applica soltanto al traffico aereo generale. Il permettere alte velocità, in contraddizione all'ICAO, in un ambiente aeronautico aperto a tutte le categorie di utenti dello spazio aereo può soltanto ricadere sotto la responsabilità di uno Stato membro per il suo spazio aereo nei limiti del mandato dei propri regolamenti nazionali (ad esempio OAT), ma estendere tale decisione risulterebbe molto difficile e non dovrebbe essere applicata all'intero spazio aereo europeo e alle norme del traffico aereo generale applicabili a quello spazio aereo.

80. Di conseguenza, è stato deciso di mantenere il limite di velocità di 250 nodi come descritto nell'allegato 11 dell'ICAO nel progetto della norma allegato al presente parere.

**xvi. Supplemento a SERA parte B**

81. Il supplemento introduce le differenze tra SERA parte B e i corrispondenti allegati dell'ICAO che richiederebbero un accordo comune e la notifica all'ICAO da parte degli Stati membri ed è stato redatto secondo il contenuto del progetto della parte B nell'NPA. Sono stati ricevuti alcuni commenti indicanti dei miglioramenti o richieste di modifiche da introdurre in linea con le modifiche proposte per il progetto della norma attuativa stesso.
82. Il supplemento è stato rivisto e modificato conformemente alle modifiche introdotte nel progetto della norma attuativa stesso dopo la consultazione ed è allegato al presente parere.
83. Il supplemento a SERA parte B contiene ora nove differenze, incluse quelle corrispondenti alle note dell'ICAO che sono state rese vincolanti, contro 253 differenze notificate con l'intero allegato 11 dell'ICAO e 111 relative alle voci dell'allegato 11 dell'ICAO che sono state mantenute per SERA parte B.



#### IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione

Scopo ed effetto desiderato

84. Lo scopo della valutazione dell'impatto della regolamentazione è quello di determinare la migliore opzione per raggiungere l'obiettivo dell'attività normativa minimizzando possibili impatti negativi. Consiste di una serie di cinque passi logici che formano la struttura dell'analisi: identificazione del problema, definizione dell'obiettivo, sviluppo dell'opzione, analisi dell'impatto e confronto delle opzioni. In questo caso particolare il confronto delle opzioni è piuttosto limitato a causa del fatto che il progetto della norma attuativa SERA è stato sviluppato conformemente al mandato SERA e, come già menzionato nell'NPA 2011-02, la possibilità di scegliere le opzioni su come procedere con lo sviluppo del progetto della norma attuativa SERA parte B era limitata. Verrà quindi esplorata soltanto l'opzione selezionata.
85. L'attuale valutazione dell'impatto della regolamentazione non ripete in pieno quella presentata nell'NPA ma tratta i punti principali, aggiungendo alcuni nuovi impatti identificati durante il processo di consultazione.
- a. Questioni trattate nella valutazione dell'impatto della regolamentazione di SERA parte B*
86. La trasposizione delle corrispondenti disposizioni dagli allegati 11 e 3 dell'ICAO nelle regole dell'aria europee standardizzate (SERA).
87. Inoltre, la Commissione europea ha richiesto chiaramente nel mandato SERA che il lavoro dovesse condurre essenzialmente alla creazione di un progetto di una norma attuativa della Commissione europea a meno che si ritenga che non sia richiesta una completa armonizzazione. Era stato anche richiesto che la norma dovesse prioritizzare delle soluzioni conformi all'ICAO.
- b. Entità del problema*
88. Come già menzionato in precedenza, anche se l'allegato 2 dell'ICAO è denominato "Regole dell'aria", è stato notato che si possono trovare delle disposizioni di natura "regole dell'aria" anche in altri documenti dell'ICAO. Questa è stata la base per lo sviluppo del progetto SERA parte B con l'identificazione di quali disposizioni derivanti dagli allegati 3 e 11 dell'ICAO dovessero essere trasposte in legislazione europea come regole dell'aria.
89. Il progetto della norma attuativa SERA non mira essenzialmente a creare nuovi obblighi per gli Stati membri, ma intende standardizzare il modo in cui gli obblighi esistenti dell'ICAO vengono implementati all'interno del cielo unico europeo. Dato che le disposizioni trasposte dell'ICAO sono state utilizzate su scala globale già da molto tempo, l'entità del problema non è considerata significativa.
90. In alcuni casi il progetto SERA parte B proposto differisce (differenze di categoria A) dalle SARP dell'ICAO. Le differenze proposte sono giustificate. Per la proposta relativa ai controlli temporali al minuto più vicino che potrebbe costituire una differenza di categoria C, verrà condotta una valutazione di sicurezza che verrà fornita alla Commissione per fornire supporto alla procedura di comitato.
- c. Breve dichiarazione degli obiettivi del parere*
91. L'obiettivo principale è quello di continuare il lavoro già iniziato dalla Commissione europea di stabilire un insieme armonizzato di regole dell'aria per lo spazio aereo europeo per aumentare la sicurezza e minimizzare l'inconveniente ed il rischio di malintesi causati da insiemi nazionali di regole diverse e per assicurare un traffico aereo internazionale efficiente e rapido, che richiede una comprensione reciproca di segnali,

procedure anticollisione, istruzioni dei servizi del traffico aereo, fraseologia e altre questioni simili.

#### Opzioni

92. L'opzione selezionata è il "progetto SERA parte B, che traspone le disposizioni delle regole dell'aria dagli allegati dell'ICAO diversi dall'allegato 2". L'opzione è stata selezionata conformemente al mandato SERA.

#### Settori coinvolti

93. La norma attuativa SERA avrà un impatto sulle persone (piloti, ATCO) ed enti (Stati membri, autorità competenti, ANSP, operatori di aeromobili e molto probabilmente operatori aeroportuali).

#### Impatti

##### *a. Tutti gli impatti identificati*

94. Le persone e gli enti che operano negli Stati membri che hanno implementato una classificazione dello spazio aereo che non segue esattamente la disposizione dell'ICAO (per esempio, che permetta dei voli VFR nello spazio aereo di classe A o che utilizzi la classe F non come classificazione temporanea, ecc.) possono essere interessati dall'implementazione di questo regolamento. Inoltre, anche le poche aggiunte in merito alle SARP dell'ICAO (per esempio, elevare alcune note nelle disposizioni come descritto nel supplemento SERA parte B e nuove disposizioni basate sul pacchetto di strumenti per la classificazione dello spazio aereo) possono influenzare questi settori identificati.
95. Al fine di preparare una valutazione quantitativa, ben strutturata e dettagliata, è necessario effettuare un sondaggio a livello europeo al fine di identificare quanto segue:
- gli Stati membri nei quali la classificazione dello spazio aereo SERA imporrà delle modifiche;
  - come le modifiche introdotte andranno ad influenzare le corrispondenti legislazioni nazionali e come potrà essere effettuata l'implementazione;
  - in quale misura verrà interessato l'accesso di alcuni utenti dello spazio aereo a certe porzioni di spazio aereo e se gli strumenti di nuova introduzione in SERA parte B permetteranno di mitigare le questioni per mezzo di nuove procedure;
  - quali risorse, incluso l'addestramento, verranno richieste per l'implementazione delle nuove procedure.
96. Questo tipo di sondaggio richiederà probabilmente sia tempo che risorse e tenendo conto del poco tempo a disposizione per la stesura di SERA in generale, non viene considerato fattibile e quindi si ritiene che una valutazione quantitativa credibile sia difficilmente possibile.

##### *i. Sicurezza*

97. Al fine di valutare adeguatamente l'impatto generale sulla sicurezza delle norme attuative, dei metodi accettabili di rispondenza e degli elementi esplicativi, viene richiesto l'insieme completo del pacchetto legislativo. In aggiunta, si considera anche necessario trattare la norma attuativa SERA insieme alle norme attuative adottate di recente sul rilascio delle licenze per l'equipaggio di condotta, alle norme per le operazioni di volo già votate con successo dal Comitato dell'AESA e alle disposizioni future relative alla parte ATS e parte MET. In questo caso particolare, SERA parte B introduce nella legislazione europea soltanto le disposizioni trasposte dagli allegati 3 e 11 dell'ICAO, che sono considerate essere relative alle "regole dell'aria". SERA parte B integra SERA parte A che traspone le disposizioni dall'allegato 2 dell'ICAO. Inoltre, seguirà del lavoro aggiuntivo in merito allo sviluppo della norma attuativa SERA, per trasporre le corrispondenti disposizioni dall'allegato 10 dell'ICAO, PANS-ATM, PANS-OPS e altri documenti in

legislazione europea. Infatti, l'intero pacchetto legislativo deve essere considerato completo soltanto quando verranno adottate tutte le norme attuative come descritto nella sezione "Struttura normativa". Tuttavia, è importante evidenziare che quando tutte le relative misure (norme attuative, metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi) saranno state implementate, l'impatto generale sulla sicurezza sarà positivo se confrontato con la situazione attuale dato che esisterà una implementazione uniforme delle SARP dell'ICAO nello spazio aereo europeo.

98. Come già spiegato, non ci si può aspettare che un insieme completo di norme europee armonizzate possa essere preparato contemporaneamente. Ciò viene anche riconosciuto dalla Commissione europea nel mandato SERA a EUROCONTROL, che prevede un approccio graduale per quanto concerne lo sviluppo della norma attuativa SERA.
99. Tuttavia, è necessario valutare l'impatto sulla sicurezza di una tale trasposizione, considerando il campo di applicazione di SERA parte B al fine di mostrare che la norma è intrinsecamente sicura. È stata condotta una valutazione dell'impatto sulla sicurezza – capitolo III dell'NPA (Sintesi della valutazione della sicurezza di SERA parte B), per indirizzare la trasposizione europea dei requisiti dei servizi del traffico aereo che sono del tipo "regola dell'aria" nel quadro normativo del cielo unico europeo.
100. Questo processo di valutazione dell'impatto sulla sicurezza è stato effettuato durante le diverse fasi dello sviluppo della norma.
101. Durante la fase iniziale, sono state identificate sei specifiche di sicurezza SERA di alto livello per sviluppare in modo adeguato le disposizioni di SERA parte B al fine di mostrare che: *"è stato determinato un insieme completo e corretto di requisiti dei servizi del traffico aereo del tipo "regole dell'aria", per garantire un flusso sicuro di traffico aereo nell'UE."*
102. Alla fine della fase di sviluppo è stato mostrato che SERA parte B è completa, corretta, ha caratteristiche di sufficiente robustezza ed integrità, è potenzialmente implementabile/realizzabile ed è consistente con l'obiettivo della norma attuativa. Vale la pena notare che la maggior parte dei requisiti SERA parte B sono considerati come requisiti di sicurezza in quanto i loro obiettivi principali sono quelli di mitigare il pericolo/rischio preesistente inerente l'aviazione (ad esempio, collisione in volo, collisione sulle vie di rullaggio, ecc.).
103. Inoltre, come richiesto nella norma attuativa SERA, la transizione dalla situazione attuale degli Stati membri all'applicazione delle disposizioni SERA parte B deve essere supportata da una valutazione locale della sicurezza per gestire questa fase di transizione in sicurezza.
104. Infine, tale valutazione ha raggiunto la conclusione che non deve essere permessa alcuna esenzione normativa e che deve essere creato un processo di "manutenzione" al fine di tener conto di necessità future in termini di sicurezza, degli emendamenti agli allegati 11 e 3 dell'ICAO o di qualunque emendamento derivante da una modifica all'interno dell'ambiente operativo dell'UE.
105. In conclusione, l'applicazione di questo processo strutturato per la valutazione dell'impatto sulla sicurezza ha mostrato che i requisiti dei servizi del traffico aereo di SERA parte B del tipo "regole dell'aria" assicurano un flusso del traffico aereo più sicuro all'interno dell'UE e la sua applicazione sarà completamente sicura soltanto quando il sistema normativo dell'aviazione europea sarà completo e implementato. Infatti, tutte le questioni, raccomandazioni e assunzioni relative alla sicurezza che sono state identificate durante il processo di valutazione della sicurezza sono state adeguatamente trattate dalla norma attuativa SERA come allegato al presente parere o è stato dato inizio ad un'azione per indirizzarle in maniera adeguata (ad esempio, sviluppo continuo di AMC e GM a SERA parte B e sviluppo continuo di altri regolamenti nel contesto del regolamento di base).
106. Infine, è importante evidenziare che l'impatto sulla sicurezza di alcune questioni come il controllo temporale al minuto più vicino invece di metà minuto e le nuove disposizioni

quali gli spazi aerei RMZ e TMZ verranno analizzate ed il risultato di questa valutazione verrà reso disponibile alla Commissione.

ii. Economico

107. Allo stato attuale, i costi includono per la maggior parte quelli associati alla divulgazione di informazioni, addestramento e familiarizzazione dei fornitori dei servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali e utenti dello spazio aereo. Tuttavia, questi costi sono da ritenersi come dei costi "straordinari" necessari per modificare per la prima volta le norme e le procedure. Nel seguito, ci si aspetta una riduzione dei costi continui grazie all'armonizzazione. Tuttavia, dovrebbe anche essere evidenziato che a causa della mancanza della disponibilità di dati da ciascuno Stato membro, la valutazione dell'impatto economico è soltanto di natura qualitativa.
108. L'effetto nelle varie aree dello spazio aereo europeo potrebbe essere:
- nessuna modifica, dove le norme nazionali sono già pienamente conformi a SERA parte B;
  - modifica di alcune norme nazionali al fine di renderle conformi a SERA parte B (in quanto la norma attuativa SERA non traspone gli interi allegati 11 o 3 dell'ICAO e l'intera trasposizione verrà effettuata in una fase futura);
  - gli Stati membri non dovranno più sforzarsi di trasporre gli emendamenti degli allegati 11 e 3 dell'ICAO<sup>9</sup>, in quanto ciò verrà fatto a livello dell'Unione europea modificando la norma attuativa europea.
109. Il livello dell'impatto dipenderà:
- dai costi nazionali associati al soddisfacimento dei requisiti per effettuare delle valutazioni nazionali di sicurezza delle modifiche (se esistenti) associate all'implementazione di SERA parte B;
  - dal numero e campo di applicazione delle differenze identificate tra SERA parte B e le norme nazionali;
  - dalla vastità delle modifiche (se esistenti) alle procedure operative richieste in ciascuno Stato membro; e
  - dalla vastità delle misure di mitigazione dei rischi (se esistenti) richieste dalla valutazione della sicurezza che deve essere svolta localmente.
110. I costi della norma attuativa SERA parte B possono includere:
- i costi della divulgazione delle informazioni, addestramento e familiarizzazione con la norma attuativa SERA;
  - i costi delle modifiche alle procedure operative;
  - i costi delle misure di mitigazione dei rischi (se esistenti) richieste dalla valutazione della sicurezza che deve essere svolta localmente.
111. L'impatto sui regolatori, i fornitori dei servizi di navigazione aerea (ANSP), gli operatori aeroportuali e gli utenti dello spazio aereo dipenderà chiaramente dalla misura in cui le loro norme nazionali differiscono dagli allegati 3 e 11 dell'ICAO e, di conseguenza, da SERA parte B. Il coinvolgimento di ANSP, operatori aeroportuali e operatori di aeromobili includerà la divulgazione di informazioni in merito a ciascuna modifica normativa riguardante il personale, il relativo addestramento del personale e l'implementazione di ogni modifica alle procedure operative richiesta. Le autorità competenti dovranno assicurare che il proprio personale sia consapevole delle modifiche alle norme all'interno

---

<sup>9</sup> Per quelle SARP dell'ICAO che sono state già trasposte in legislazione europea

del proprio spazio aereo e dovranno assicurare la conformità di ANSP, degli operatori degli aeroporti e degli utenti dello spazio aereo alle norme modificate. L'impatto dell'entrata in vigore delle norme SERA parte B potrebbe essere mitigato da un periodo di transizione adeguato.

### **Regolatori/autorità competenti**

112. I regolatori/le autorità competenti dovranno inizialmente assicurarsi che le modifiche alle norme richieste siano state implementate, e ciò implicherà dei costi (ad esempio, ispettori). In seguito, i costi necessari per assicurare la conformità alle norme modificate non saranno diversi dai costi esistenti necessari per assicurare conformità alle norme attuali. È possibile che alcuni Stati membri interessati dalle disposizioni di SERA parte B dovranno di conseguenza modificare la loro legislazione nazionale.
113. In alcuni casi particolari, i costi possono originare dalla necessità di introdurre modifiche alla classificazione dello spazio aereo e quindi la necessità di modificare tutte le corrispondenti mappe e pubblicazioni. Inoltre, in alcuni Stati membri sarà necessaria l'introduzione di modifiche alla struttura dello spazio aereo quali nuove rotte ATS, spazio aereo ristretto o delimitato, ecc., al fine di conformarsi alla classificazione dello spazio aereo e di soddisfare i requisiti di utenti dello spazio aereo specifici.

**ANSP e operatori aeroportuali**

114. Tutti gli ANSP dovrebbero già disporre delle procedure necessarie per assicurare la completa divulgazione delle informazioni rilevanti a tutto il personale richiesto. Anche se ci sarà un certo impatto amministrativo date le modifiche richieste per ciascun ANSP, l'uso di queste procedure esistenti per implementare SERA parte B non dovrebbe avere un effetto significativo sui costi degli ANSP.
115. Per quanto riguarda l'addestramento, potranno esserci dei costi minimi relativi all'aggiornamento dei materiali d'addestramento, ma i costi dei corsi d'addestramento con l'entrata in vigore delle nuove norme non dovrebbero essere diversi dai costi attuali necessari per mantenere il personale ad un livello di competenza adeguato. I costi per l'addestramento potrebbero aumentare soltanto negli Stati membri nei quali la classificazione dello spazio aereo deve essere modificata e le procedure ATS devono essere di conseguenza modificate. In ogni caso, il costo delle modifiche alle procedure operative per fornire supporto all'implementazione di SERA parte B può essere stimato soltanto a livello locale.
116. In aggiunta, se gli Stati membri dovessero decidere di riclassificare lo spazio aereo di classe F in spazio aereo controllato, ciò comporterà molto probabilmente dei costi relativi all'addestramento e all'impiego di ATCO.
117. Nei casi in cui gli operatori aeroportuali forniscono anche i servizi di navigazione aerea, essi saranno interessati dall'implementazione di SERA parte B nello stesso modo degli ANSP.

**Operatori di aeromobili ed utenti dello spazio aereo**

118. Le normali procedure esistenti per il briefing dei piloti richieste dai regolamenti europei o nazionali includono la divulgazione di informazioni sulla norma proposta. Quindi, questo processo dovrebbe essere in grado di essere trattato nel contesto delle procedure attuali con effetti minimi sui costi.
119. Per quanto riguarda l'addestramento e gli esami, come con gli ANSP, potranno esserci dei costi marginali relativi all'aggiornamento dei materiali d'addestramento, ma i costi dei corsi d'addestramento con l'entrata in vigore delle nuove norme possono essere stimati soltanto a livello locale.
120. In alcuni casi particolari, se il regolatore/l'autorità competente degli Stati membri dovesse decidere di implementare RMZ e/o TMZ nello spazio aereo di classe G, F e E, un numero limitato di aeromobili utilizzati per l'aviazione generale potrebbe richiedere degli equipaggiamenti aggiuntivi ma la stima dei costi può essere fatta soltanto a livello locale da quegli Stati membri che implementano questi provvedimenti.

## iii. Ambientale

121. Non si prevede alcun impatto ambientale o soltanto un impatto marginale.

## iv. Sociale

122. Non si prevede alcun impatto sociale.

## v. Altri requisiti aeronautici al di fuori del campo di applicazione dell'AESA o SES

123. Nessun altro requisito al di fuori del campo di applicazione dell'AESA o SES. Tuttavia, deve essere riconosciuto che mentre le operazioni con aeromobili militari e i fornitori di servizi militari che forniscono servizi principalmente a OAT ricadono al di fuori del campo di applicazione di SES o del regolamento di base dell'AESA, l'implementazione di queste disposizioni a livello europeo potrebbe potenzialmente avere alcune implicazioni sulle loro attività ma che non possono essere stimate con le informazioni disponibili. Inoltre, è importante evidenziare che l'impatto sarebbe principalmente sulla parte "GAT" delle

attività militari (come regolatori, utenti dello spazio aereo o ANSP) e in questo contesto l'impatto può essere considerato simile al caso degli enti civili.

#### *Riassunto e valutazione finale*

a. Confronto degli impatti positivi e negativi per ogni opzione valutata

124. Come già menzionato in precedenza, la possibilità di scegliere le opzioni su come procedere con lo sviluppo di SERA parte B era limitata. Per questo motivo, questa valutazione dell'impatto della regolamentazione non può fare un'analisi comparativa sull'impatto di ciascuna opzione, ma si concentra sulla valutazione degli impatti positivi e negativi dell'opzione selezionata "trasponendo le disposizioni delle regole dell'aria dagli allegati dell'ICAO diversi dall'allegato 2".

a.1 Impatti positivi:

- implementazione uniforme delle regole dell'aria europee standardizzate nel contesto del campo di applicazione del regolamento di base e dei regolamenti SES.
- Regolamento singolo che tratta i requisiti rilevanti alle regole dell'aria dell'allegato 2 dell'ICAO e che traspone le disposizioni delle regole dell'aria dagli allegati dell'ICAO diversi dall'allegato 2.
- Gli utenti dello spazio aereo non dovranno seguire ciascuna trasposizione specifica degli Stati membri delle SARP dell'ICAO relative alle regole dell'aria durante i voli all'interno dello spazio aereo europeo.
- Svantaggio e rischi di malintesi ridotti causati da gruppi nazionali di regole dell'aria diversi e diversa applicazione della classificazione dello spazio aereo.
- Supporto agli Stati membri fornendo un'implementazione uniforme e conforme delle SARP dell'ICAO. Gli Stati membri non dovranno più sforzarsi di trasporre gli emendamenti delle corrispondenti disposizioni degli allegati 11 e 3 dell'ICAO, in quanto ciò verrà fatto in modo centralizzato a livello europeo attraverso i corrispondenti iter normativi.
- Armonizza l'implementazione della classificazione dello spazio aereo dell'ICAO.
- Armonizza le disposizioni relative al VFR speciale e fornisce condizioni non ambigue per la sua implementazione.
- Fornisce i mezzi agli Stati membri per incrementare la sicurezza in quelle parti dello spazio aereo dove si ritiene necessario, stabilendo delle Radio Mandatory Zone (RMZ) e Transponder Mandatory Zone (TMZ). In questo modo gli Stati membri possono adottare la classificazione dello spazio aereo dell'ICAO conformemente alle loro necessità specifiche.

a.2 Impatti negativi:

- come già menzionato in precedenza, il principio per la valutazione dell'impatto consiste nel limitare il campo di applicazione alle questioni generali in quanto non può entrare negli aspetti di dettaglio dell'implementazione o delle specificità nazionali dell'implementazione di SERA parte B. Inoltre, a causa dei limiti temporali, non è stato condotto un sondaggio sugli aspetti di dettaglio o sulle specificità nazionali dell'implementazione di SERA parte B.
- Un possibile impatto negativo è il costo associato all'implementazione di SERA parte B in merito all'addestramento del personale e le modifiche alle procedure.

b. Valutazione finale e raccomandazione dell'opzione scelta

125. L'adozione di regole dell'aria uniformi che traspongono le disposizioni dagli allegati dell'ICAO diversi dall'allegato 2 implica dei costi che dipenderanno dalla situazione preesistente all'interno degli Stati membri.
126. Laddove sono richieste delle modifiche, dovrebbero esistere già delle procedure, nei corrispondenti sistemi di gestione della sicurezza e delle modifiche, per la divulgazione delle informazioni alle persone competenti e il costo aggiuntivo per includere le informazioni relative a queste modifiche normative proposte in questo processo dovrebbe essere minimo.
127. Per quanto riguarda l'addestramento, potranno esserci dei costi relativi alla modifica del materiale d'addestramento, ma i costi dell'addestramento con l'entrata in vigore delle nuove norme possono essere stimati soltanto a livello locale.
128. Laddove siano richieste delle modifiche più significative, specialmente connesse con l'introduzione di una nuova classificazione dello spazio aereo e/o TMZ e RMZ, il costo associato aumenterà di conseguenza ma al momento attuale ciò non può essere valutato.
129. Tuttavia, il possibile impatto negativo associato al possibile aumento dei costi per alcuni Stati membri che hanno implementato gli allegati 11 e 3 con alcune differenze, dovrebbe essere compensato dall'impatto generale positivo sulla sicurezza dato che verrà eseguita un'implementazione uniforme delle SARP dell'ICAO nello spazio aereo europeo, quando tutti i corrispondenti provvedimenti (norme attuative, metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi) saranno adottati ed implementati. Inoltre, gli Stati membri non dovranno più sforzarsi di trasporre gli emendamenti degli allegati 11 e 3 dell'ICAO, in quanto ciò verrà fatto a livello europeo.
130. Inoltre, è anche importante evidenziare l'impatto positivo associato all'implementazione della norma attuativa SERA parte B che darà supporto al libero movimento degli aeromobili tra gli Stati europei e darà anche supporto agli Stati membri nei loro sforzi per mantenere dei livelli di sicurezza elevati, nonché all'implementazione dei blocchi di spazio aereo funzionali.

## **V. Parere finale dell'Agenzia**

131. Le disposizioni di SERA parte B come allegate al presente parere sono state sviluppate seguendo le procedure normative dell'Agenzia e seguendo anche le specifiche fatte dalla Commissione nel mandato SERA concesso a EUROCONTROL.
132. A seguito del processo di consultazione dell'Agenzia, delle risposte fornite ai commenti da parte dei soggetti interessati e delle reazioni ricevute insieme alle spiegazioni e giustificazioni fornite nella sezione b), il parere finale dell'Agenzia viene riassunto come segue:
  - a) le disposizioni di SERA parte B come allegate al presente parere traspongono le disposizioni degli allegati 11 e 3 dell'ICAO che sono considerate di tipo "regole dell'aria" e forniscono supporto all'armonizzazione ed uniformità dell'applicazione della classificazione dello spazio aereo e dell'utilizzo dello spazio aereo in Europa.
  - b) Le rimanenti differenze tra SERA parte B e i corrispondenti allegati dell'ICAO sono, in relazione al testo attuale, più restrittive (categoria A).
  - c) Le questioni relative al chiarimento della definizione di "autorità competente" e la descrizione di "controlli temporali" dovrebbero essere trattate prima che la Commissione finalizzi la procedura di comitato.
  - d) Un numero significativo delle questioni descritte in precedenza, avanzate dai soggetti interessati durante il processo di sviluppo, sono state risolte nel progetto di norma proposto, allegato al presente parere.
  - e) Esistono altre questioni che verranno risolte nel prossimo futuro a seguito della valutazione della sicurezza dell'Agenzia come indicato nel presente parere, attraverso lo sviluppo di AMC/GM o il lavoro futuro su SERA parte C.



Colonia, 14 novembre 2011

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo