Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni

14 ta' Novembru 2011

OPINJONI NRU 05/2011

TAL-AĠENZIJA EWROPEA DWAR IS-SIGURTÀ FL-AVJAZZJONI

tal-14 ta' Novembru 2011

għal Regolament tal-Kummissjoni li jistabbilixxi r-rekwiżiti dwar is-servizzi fin-navigazzjoni bl-ajru u li jemenda r-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru …/… li jistabbilixxi regoli komuni tal-ajru u dispożizzjonijiet operazzjonali dwar is-servizzi u l-proċeduri fin-navigazzjoni bl-ajru u li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 2096/2005, (KE) Nru 1794/2006, (KE) Nru 730/2006, (KE) Nru 1033/2006 u (KE) Nru 255/2010

'Regoli Ewropej Standardizzati tal-Ajru (SERA) Parti B'

'Rekwiżiti li jirrigwardaw is-servizzi fin-navigazzjoni bl-ajru'

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

Sommarju Eżekuttiv

Din l-Opinjoni tinkludi abbozz ta' emenda għall-Artikolu 2 tar-Regola Implimentattiva tas-SERA u abbozz ta' emenda għall-Anness tar-Regola Implimentattiva tas-SERA.

Ir-rekwiżiti proposti jittrasponu l-kontenut tad-dispożizzjonijiet tal-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO li jinkludu 'regoli tal-ajru'.

L-għanijiet prinċipali tar-regoli Ewropej il-ġodda proposti huma li:

— jarmonizzaw ir-regoli tal-ajru fl-ispazju tal-ajru Ewropew;

— jiffaċilitaw il-moviment liberu tal-utenti tal-ispazju tal-ajru fl-ispazju tal-ajru Ewropew;

— jiffaċilitaw l-implimentazzjoni tal-Blokki ta' Spazju tal-Ajru Funzjonali billi jipprovdu sett komuni ta' proċeduri ta' ATM u regoli operazzjonali; u

— jappoġġjaw l-Istati Membri fir-rigward tal-obbligi tagħhom fir-rigward tal-Konvezzjoni ta' Chicago billi jipprovdu l-implimentazzjoni komuni tal-Istandards u l-Prattiki Rakkomandati tal-ICAO.

Ir-rekwiżiti proposti huma r-riżultat tal-konsultazzjoni mal-awtoritajiet, il-fornituri ta' servizzi tan-navigazzjoni bl-ajru, l-utenti tal-ispazju tal-ajru, l-assoċjazzjonijiet, il-fornituri militari, u l-esperti tal-avjazzjoni.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

Nota ta' Spjegazzjoni

I. Ġenerali

1. L-għan ta' din l-opinjoni huwa li tissuġġerixxi lill-Kummissjoni l-emenda tal-Artikolu 2 tal-abbozz ta' Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru .../...[1] li jistabbilixxi regoli komuni tal-ajru u dispożizzjonijiet operazzjonali dwar is-servizzi u l-proċeduri fin-navigazzjoni bl-ajru u li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 2096/2005, (KE) Nru 1794/2006, (KE) Nru 730/2006, (KE) Nru 1033/2006 u (UE) Nru 255/2010 (minn hawn 'il quddiem ir-'Regola Implimentattiva tas-SERA') u l-Anness tiegħu billi tintroduċi Parti B ġdida (minn hawn 'il quddiem 'Parti B tas-SERA'). Il-kamp ta' applikazzjoni ta' din l-attività ta' regolamentazzjoni huwa spjegat fit-Termini ta' Referenza (ToR) ATM.001 (RMT.0148) u huwa speċifikat aktar fil-mandat tal-Kummissjoni Ewropea lill-EUROCONTROL dwar ir-Regoli Ewropew Standardizzati tal-Ajru[2] u l-emenda tagħhom permezz tal-ittra MOVE E2/JP/sr mibgħuta lill-EUROCONTROL fil-15/10/2010 (minn hawn 'il quddiem il-'mandat tas-SERA').

2. L-Opinjoni ġiet adottata wara l-proċedura speċifikata mill-Board tat-Tmexxija tal-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni[3] (minn hawn 'il-quddiem l-'Aġenzija'), skont id-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 19 tar-Regolament (KE) Nru 216/2008[4] (minn hawn 'il quddiem ir-'Regolament Bażiku').

3. Ir-regola proposta kkunsidrat l-iżvilupp tal-liġi internazzjonali u tal-Unjoni Ewropea (ICAO), u l-armonizzazzjoni mar-regoli ta' awtoritajiet oħra tal-imsieħba ewlenin tal-Unjoni Ewropea kif stabbilit fl-għanijiet tal-Artikolu 2 tar-Regolament Bażiku. Ir-regola proposta:

    a) ġiet żviluppata b'kont meħud tal-ħidma li għaddejja taħt il-kappa tal-ajru uniku Ewropew biex jiġi implimentat l-Artikolu 4 tar-Regolament (KE) Nru 551/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-10 ta' Marzu 2004 dwar l-organizzazzjoni u l-użu tal-ispazju tal-arja fl-ajru uniku Ewropew, kif emendat bir-Regolament (KE) Nru 1070/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Ottubru 2009 li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 549/2004, (KE) Nru 550/2004, (KE) Nru 551/2004 u (KE) Nru 552/2004 biex tittejjeb il-prestazzjoni u s-sostenibbiltà tas-sistema Ewropea tal-avjazzjoni (minn hawn 'il quddiem ir-'regolament dwar l-ispazju tal-ajru') li twettaq b'segwitu għall-mandat tas-SERA u li rriżulta fl-abbozz tar-Regola Implimentattiva tas-SERA li din l-Opinjoni tissuġġerixxi li tikkumplimenta;

    b) ittrasponiet id-dispożizzjonijiet rilevanti mill-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO bil-bidliet minimi meħtieġa għall-implimentazzjoni tad-dispożizzjonijiet tal-ICAO fil-qafas regolatorju Ewropew.

---

[1] In-numru eżatt ta' dan ir-Regolament mhuwiex disponibbli peress li għadu ma ġiex adottat mill-Kummissjoni Ewropea permezz ta' komitoloġija.

[2] Aktar informazzjoni dwar il-mandat tal-Kummissjoni Ewropea lill-EUROCONTROL u l-eżitu u r-riżultati tal-EUROCONTROL għall-Fażi 1 lill-Kummissjoni Ewropea jistgħu jinstabu fil-link li ġej: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

[3] Deċiżjoni tal-Bord tat-Tmexxija dwar il-proċedura li għandha tiġi applikata mill-Aġenzija għall-ħruġ ta' Opinjonijiet, Speċifikazzjonijiet taċ-Ċertifikazzjonijiet u Materjal ta' Gwida (Proċedura ta' Regolamentazzjoni). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

[4] Ir-Regolament (KE) Nru 216/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Frar 2008 dwar regoli komuni fil-kamp tal-avjazzjoni ċivili u li jistabblixxi Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni, u li jħassar id-Direttiva tal-Kunsill 91/670/KEE, ir-Regolament (KE) Nru 1592/2002 u d-Direttiva 2004/36/KE, ir-Regolament (KE) Nru 1592/2002 u d-Direttiva 2004/36/KE (ĠU L 79, 19.3.2008, p. 1), kif l-aħħar emendat bir-Regolament (KE) Nru 1108/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Ottubru 2009 (ĠU L 309, 24.11.2009, p. 51).

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

4. Kif mitlub mill-mandat tas-SERA, u kif spjegat aktar fil-Pjan Inizjali tal-EUROCONTROL fuq il-mandat tal-Kummissjoni Ewropea għall-appoġġ biex jiġu żviluppati Regoli Standardizzati tal-Ajru SES/AS/SERA/IPL2[5], il-kontenut ta' din l-Opinjoni u l-abbozz tar-Regolament tħejjew fuq il-bażi tar-riżultat ta' ħidma kooperattiva mwettqa mill-Aġenzija u l-EUROCONTROL.

II. Konsultazzjoni

5. L-Avviż ta' Emenda Proposta (NPA) 02-2011[6] li kien jinkludi l-abbozz ta' opinjoni għal Regolament tal-Kummissjoni li jemenda r-Regola Implimentattiva tas-SERA ġie ppubblikat fuq il-websajt tal-Aġenzija għall-konsultazzjoni pubblika fit-8 ta' Frar 2010.

6. Sad-data ta' għeluq tal-10 ta' Mejju 2010, l-Aġenzija kienet irċeviet 415 kumment mingħand 44 kummentaturi, inklużi l-Awtoritajiet Nazzjonali tal-Avjazzjoni/Awtoritajiet Superviżorji Nazzjonali, organizzazzjonijiet professjonali u kumpaniji privati jew individwi.

7. Il-kummenti kollha rċevuti ġew rikonoxxuti u inkorporati f'Dokument ta' Kummenti ta' Reazzjoni (CRD), li ġie ppubblikat fuq il-websajt tal-Aġenzija fit-23 ta' Awwissu 2011. Dan is-CRD jinkludi lista tal-persuni u/jew l-organizzazzjonijiet kollha li taw il-kummenti tagħhom kif ukoll it-tweġibiet mogħtija mill-Aġenzija.

8. Kif diġà ġie enfasizzat fin-Nota ta' Spjegazzjoni tas-CRD 2011-02, ħafna mill-kummenti ngħataw bħal risposta għad-domandi mressqa fin-Nota ta' Spjegazzjoni tal-NPA 2011-02, u biex jikkumentaw għad-dispożizzjonijiet proposti għall-klassifikazzjonijiet tal-ispazju tal-ajru. Ħafna mill-preokkupazzjonijiet espressi kienu relatati mal-punti li ġejjin:

   a) Klassijiet tal-ispazju tal-ajru A, F u G;

   b) il-kunċett ta' awtorità kompetenti u l-użu tiegħu fl-abbozz ta' regola;

   c) l-istruttura regolatorja b'mod ġenerali u fir-Regola Implimentattiva tas-SERA;

   d) il-kwistjoni relatata mal-kontrolli tal-ħin mogħtija fl-eqreb minuta biss minflok fl-eqreb nofs minuta kif meħtieġ mill-ICAO;

   e) il-limitazzjoni tal-veloċità ta' 250 kts;

   f) l-għażla tal-valuri minimi ta' separazzjoni;

   g) is-separazzjoni bejn it-titjiriet VFR ta' billejl u bejn it-titjiriet VFR ta' billejl u t-titjiriet IFR;

   h) l-awtorizzazzjoni IFR bil-bdoti jżommu s-separazzjoni proprja fil-VMC (awtorizzazzjoni VMC);

   i) VFR Speċjali (SVFR);

   j) ATIS;

   k) l-kamp ta' applikazzjoni tal-FIS; kif ukoll

   l) ir-rappurtar tal-MET.

9. L-Aġenzija analizzat il-kummenti kollha bl-appoġġ tal-EUROCONTROL u ngħatat tweġiba koordinata għal kull kumment flimkien ma' spjegazzjoni ġenerali tat-tweġibiet u l-ġustifikazzjonijiet għalihom.

10. Barra minn hekk, waqt il-*workshop* ta' konsultazzjoni bejn il-partijiet interessati li sar fl-EUROCONTROL fid-19 ta' Settembru 2011, il-punti prinċipali li ħarġu mill-konsultazzjoni pubblika ġew riveduti flimkien ma' kwistjonijiet oħra li tqajmu matul il-*workshop*. Abbażi

---

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

6 Ara l-Arkivji tar-Regolamentazzjoni fuq il-websajt http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

tar-riżultat ta' dawn id-diskussjonijiet kif ukoll tar-reazzjonijiet riċevuti dwar is-CRD, l-Aġenzija flimkien mal-EUROCONTROL emendaw l-abbozz tal-Parti B tas-SERA u sussegwentement ħejjew il-kontenut ta' din l-Opinjoni.

11. L-Aġenzija rċeviet 62 reazzjoni għas-CRD li ngħataw minn seba' organizzazzjonijiet differenti: erba' organizzazzjonijiet ta' awtorità, organizzazzjoni militari waħda, tliet ANSPs, żewġ assoċjazzjonijiet ta' ajrudromi reġjonali, żewġ assoċjazzjonijiet ta' avjazzjoni ġenerali u linja tal-ajru. Ħafna mir-reazzjonijiet jirreferu għall-elementi li ġejjin:

    a) il-Klassi F tal-ispazju tal-ajru u t-tweġibiet mogħtija għall-kummenti relatati mal-Klassi F;

    b) limitu ta' veloċità ta' 250 kts għal xi klassijiet ta' spazju tal-ajru;

    c) l-istruttura tar-regola tas-SERA;

    d) l-interċettazzjoni tal-inġenji tal-ajru ċivili;

    e) VFR fl-ispazju tal-ajru tal-Klassi A;

    f) VFR speċjali billejl u l-ħtieġa li dan jiġi permess;

    g) il-kamp ta' applikazzjoni tal-FIS u l-kejl/iċ-ċertezza legali tad-dispożizzjonijiet;

    h) il-kontrolli tal-ħin;

    i) l-iżvilupp tal-AMCs/GMs;

    j) il-kejl u ċ-ċertezza legali tad-dispożizzjonijiet b'mod ġenerali;

    k) il-kwistjoni relatata mal-awtorità kompetenti u l-preferenza li jintuża t-terminu 'aċċettazzjoni' *versus* 'approvazzjoni';

    l) it-tweġibiet ipprovduti mill-Aġenzija kienu wisq ġenerali; kif ukoll

    m) il-kummenti għadhom validi anki wara li l-Aġenzija indirizzat il-kummenti tagħhom fis-CRD.

12. Kif diġà ġie indikat, l-Aġenzija kkunsidrat dawn ir-reazzjonijiet qabel ma ppreparat il-kontenut tal-Opinjoni u l-ispjegazzjoni li ġejja tagħti dettalji dwar kif dawn ġew indirizzati.

III. Kontenut tal-Opinjoni tal-Aġenzija

a. Ġenerali

13. L-għan ta' din l-opinjoni hu li tittrasponi d-dispożizzjonijiet rilevanti mill-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO li huma kkunsidrati bħala ta' natura ta' 'regoli tal-ajru', skont il-prinċipji ta' abbozzar spjegati fl-NPA 2011-02, fil-Parti B tas-SERA, u b'hekk dan jikkumplimenta r-Regola Implimentattiva tas-SERA u l-Parti A tal-Anness tas-SERA tagħha.

14. Kif diġà ġie spjegat fl-NPA 2011-02, teżisti bażi legali doppja għall-iżvilupp ta' dawn ir-regoli tal-ajru. Fuq naħa waħda, ir-Regolament Bażiku tal-EASA jeħtieġ li l-EASA tħejji Regoli Implimentattivi sabiex ikopru r-regoli operattivi komuni ġenerali u kull proċedura speċifikata applikabbli għall-użu tal-ispazju tal-ajru u, min-naħa l-oħra, ir-Regolament tal-ispazju tal-ajru tas-SES jitlob li l-Kummissjoni Ewropea tadotta Regoli Implimentattivi relatati mar-regoli tal-ajru u l-applikazzjoni uniformi tal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru.

15. Minħabba r-raġunijiet ta' hawn fuq, il-mandat inizjali mill-Kummissjoni Ewropea lill-EUROCONTROL indika diġà l-ħidma meħtieġa biex jiġu kkunsidrati l-iżviluppi istituzzjonali relatati mal-estensjoni tar-Regolament Bażiku tal-EASA għall-ATM/ANS. Il-Kummissjoni Ewropea emendat il-mandat sabiex ikun jirrifletti l-kompetenzi l-ġodda tal-EASA wara l-estensjoni tar-Regolament Bażiku.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

16. Għaldaqstant, il-kontenut ta' din l-Opinjoni tħejja f'koordinazzjoni mal-EUROCONTROL peress li għandu l-għan li jwieġeb għall-obbligi tal-Aġenzija fir-rigward tar-Regolament Bażiku u għall-mandat tal-Kummissjoni Ewropea lill-EUROCONTROL fir-rigward tal-obbligi tar-Regolament dwar l-ispazju tal-ajru.

b. Reazzjonijiet prinċipali riċevuti u opinjoni tal-Aġenzija

i. Definizzjonijiet

17. Abbażi tal-kummenti li waslu matul il-perjodu ta' konsultazzjoni pubblika, id-definizzjonijiet relatati mal-Parti B tas-SERA proposti fl-NPA li għandhom jiżdiedu ma' dawk li diġà huma inklużi fl-Artikolu 2 tar-Regola Implimentattiva tas-SERA ġew riveduti, u d-definizzjonijiet ta' 'sħaba ta' importanza operazzjonali','evitar ta' traffiku' u 'livell ta' tranżizzjoni' ġew inklużi bħala t-termini li qed jintużaw fid-dispożizzjonijiet. Dawn id-definizzjonijiet ġejjin minn sorsi li huma magħrufa (eż. l-Anness 11, l-Anness 3 u l-PANS-ATM) u ż-żieda tagħhom għandha ttejjeb il-fehim tar-regolament.

18. Barra minn hekk, id-definizzjoni ta' 'operatur ta' inġenju tal-ajru' li ġiet proposta fl-NPA tneħħiet peress li t-terminu 'operatur' huwa definit diġà fir-Regolament Bażiku u t-terminu m'għandux bżonn jerġa' jiġi definit mill-ġdid fir-Regola Implimentattiva. Madankollu, sabiex ikun żgurat liema operatur ir-regola qed tindirizza, it-terminu 'operatur' meta jintuża, ġie speċifikat bħala 'operatur tal-inġenju tal-ajru'.

19. Fl-aħħar nett, l-Aġenzija tixtieq tiġbed l-attenzjoni li r-regoli proposti għall-operaturi tal-inġenju tal-ajru[7] (li l-Kumitat tal-EASA reċentement ta opinjoni pożittiva dwarhom) jinkludu xi ftit definizzjonijiet li mhumiex konformi mad-definizzjonijiet li jinsabu fil-Parti A tas-SERA. Id-definizzjonijiet in kwistjoni huma 'lejl', 'sit tal-operat' u 'bdot fil-kmand'. Skont l-opinjoni tal-Aġenzija, il-Kummissjoni flimkien mal-Aġenzija għandha tevalwa l-aħjar mod sabiex tiġi indirizzata din il-kwistjoni minħabba l-importanza li jintużaw definizzjonijiet konsistenti fir-regoli differenti kif ukoll il-kamp ta' applikazzjoni u l-għan tagħhom.

ii. Awtorità kompetenti

20. Xi kummenti enfasizzaw li, jekk it-termini 'awtorità ATS xierqa' jew 'awtorità xierqa' li jintużaw fl-ICAO jiġu sostitwiti bit-terminu 'awtorità kompetenti' jew 'ANSPs', dan jista' jwassal għal distabilizzazzjoni fis-sistema attwali u jista' joħloq problemi fil-qafas nazzjonali eżistenti. Kif ġie spjegat fir-risposti għall-kummenti, it-termini 'ATS' jew 'awtorità MET' ma jeżistux fil-qafas regolatorju Ewropew attwali bbażat fuq ir-regolamenti tal-ajru uniku Ewropew (li pereżempju jiċċaraw ir-responsabbiltajiet bbażati fuq il-prinċipju tas-separazzjoni bejn il-forniment u s-superviżjoni tas-servizzi). Għaldaqstant, ir-rwol tal-Awtorità Superviżorja Nazzjonali (NSA) jew l-awtorità kompetenti ġie separat mill-irwol tal-Fornitur ta' Servizzi ta-Navigazzjoni bl-Ajru u mir-rwol tal-Istati Membri [Ir-Regolament (KE) Nru 550/2004 u r-Regolament (KE) Nru 216/2008]. It-terminoloġija użata fir-regolamenti ta' livell għoli teħtieġ li tiġi rispettata fir-regolamenti ta' livell aktar baxx. Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, l-abbozz tal-IR tas-SERA jeħtieġ ukoll li jirrispetta dawn l-istess prinċipji, u għaldaqstant kull referenza fl-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO għal 'ATS' jew 'awtorità MET' ġie rivedut bil-għan li jindika/jiddeċiedi, f'konformità mar-regolamenti tal-ajru uniku Ewropew, jekk il-kompitu/funzjoni għandhiex titwettaq mill-awtorità superviżorja jew mill-fornitur ta' servizzi (l-ANSPs jew l-unitajiet tal-ATS).

---

[7] 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/Annexes%20to%20Regulation.pdf

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

21. Skont l-opinjoni tal-Aġenzija, id-definizzjoni ta' 'awtorità kompetenti' mogħtija fir-Regola Implimentattiva tas-SERA u l-interpretazzjoni tagħha jeħtieġ li jiġu ċċarati. Id-definizzjoni: *'awtorità kompetenti' tfisser l-awtorità ta' Stat Membru li għandha l-kompetenza biex tiżgura l-konformità mar-rekwiżiti ta' dan ir-Regolament jew kull entità li lilha din il-kompetenza tkun ġiet iddelegata*, ġiet interpretata minn xi partijiet interessati fis-sens li l-awtorità kompetenti għandha l-possibbiltà li tiddelega xi kompiti lill-fornituri ta' servizzi u għaldaqstant din tista' tinftiehem bħala li ma tirrispettax il-prinċipju ta' separazzjoni bejn il-forniment u s-superviżjoni tas-servizzi.

22. Skont l-opinjoni tal-Aġenzija, din id-definizzjoni tista' tidher kontradittorja mal-kunċett tal-allokazzjoni tal-kompiti lil entitajiet ikkwalifikati, li huwa inkluż fir-Regolamenti Bażiċi tas-SES u tal-EASA. Fiż-żewġ regolamenti, hemm differenza bejn dak li jista' jissejjaħ bħala 'delegazzjoni legali' (attribuzzjoni ta' kompetenzi lil xi entità permezz tal-liġi), li toħloq awtorità kompetenti, u delegazzjoni tat-tieni stadju (jew allokazzjoni) ta' kompiti mill-awtorità kompetenti lil entità kkwalifikata.

23. Skont l-opinjoni tal-Aġenzija, id-definizzjoni għandha tiġi emendata biex tinqara: *'awtorità kompetenti' tfisser l-awtorità maħtura mill-Istat Membru li għandha l-kompetenza sabiex tiżgura l-konformità mar-rekwiżiti ta' dan ir-Regolament.*

24. Jekk l-awtorità kompetenti tiddeċiedi li tiddelega xi kompiti lil entità oħra, filwaqt li tkun qed tirrispetta l-prinċipji ta' separazzjoni bejn il-forniment u s-superviżjoni tas-servizzi, allura dan ma jagħmilx dik l-entità, awtorità kompetenti. Ċerti kompiti ta' ċertifikazzjoni u ta' sorveljanza biss jistgħu jiġu ddelegati lil entitajiet ikkwalifikati kif deskritt fir-Regolament Bażiku u fir-regolament qafas tas-SES. Madankollu, f'dawk il-każijiet huwa ċar li dawn l-entitajiet ma jistgħux jitqiesu bħala awtoritajiet kompetenti għall-iskop tar-regolament peress li dawn jaġixxu f'isem l-awtorità kompetenti, b'din tal-aħħar tkun l-unika waħda responsabbli minnhom. Għalhekk, xi wħud mill-attivitajiet, kompiti u kompetenzi jistgħu jiġu ddelegati, iżda dan ma jgħoddx għar-responsabbiltà u r-rendikont tal-awtorità kompetenti li ma jistgħux jiġu ddelegati.

25. Jekk f'dan l-istadju l-Kummissjoni ma tistax tindirizza l-emenda għad-definizzjoni, allura skont l-opinjoni tal-Aġenzija, din il-kwistjoni għandha tiġi ċċarata mill-Kummissjoni fi stadju aktar tard flimkien ma' reviżjoni bir-reqqa ta' kull dispożizzjoni biex jiġi żgurat li jinżammu r-responsabbiltajiet u l-bilanċ u l-indipendenza eżistenti bejn il-forniment u s-sorveljanza tas-servizzi.

26. Huwa importanti wkoll li jiġi enfasizzat li f'xi każijiet il-kompitu, id-deċiżjoni, il-proċedura jew l-azzjoni mill-fornitur ta' servizzi tan-navigazzjoni bl-ajru jew l-unità tal-ATS jeħtieġ li jiġu approvati mill-awtorità kompetenti qabel ma tkun tista' titwettaq l-azzjoni. Dan ma jfissirx li hemm bżonn li tinkiseb approvazzjoni qabel kull azzjoni, iżda dan ġeneralment jista' jsir meta proċeduri relatati huma approvati mill-awtorità kompetenti matul il-proċess ta' ċertifikazzjoni jew matul reviżjoni ta' bidla. Dan huwa, pereżempju, il-każ tal-għażla tal-valuri minimi ta' separazzjoni.

27. Xi kummenti u xi reazzjonijiet għall-kummenti indikaw preferenza li l-awtorità kompetenti tuża t-terminu 'aċċettazzjoni' minflok 'approvazzjoni'. Skont l-opinjoni tal-Aġenzija, it-terminu 'aċċettazzjoni' f'termini legali mhuwiex ċar peress li jista' jiġi interpretat b'diversi modi differenti. Jista' pereżempju, jiġi interpretat bħala konferma silenzjuża tal-wasla li fiha l-awtorità kompetenti 'tirrikonoxxi' il-proċedura biss mingħajr ma tinforma lill-ANSP jew l-unità tal-ATS u għaldaqstant f'każ bħal dan ma jkunx ċar jekk l-awtorità kompetenti teħtieġx tirrevedi l-proċedura jew le. Jista' jiġi interpretat ukoll fis-sens li l-awtorità kompetenti teħtieġ li tanalizza u tivvaluta l-proċedura jew l-azzjoni u li tinforma lill-ANSP jew l-unità tal-ATS dwar id-deċiżjoni tagħha qabel ma l-proċedura tkun tista' tiġi applikata jew l-azzjoni tkun tista' tiġi eżegwita. Peress li l-atti u l-obbligi legali jeħtieġ li jinftiehmu u jiġu interpretati b'mod ċar minn kull organizzazzjoni rregolata, intgħażel it-terminu 'approvazzjoni' minflok it-terminu 'aċċettazzjoni'. Fejn jintuża t-terminu 'approvazzjoni', huwa ċar li l-awtorità teħtieġ li tanalizza u tivvaluta u tipprovdi approvazzjoni formali għad-dokument, il-proċedura jew l-azzjoni.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

iii. Struttura tar-regola

28. Matul il-proċess ta' konsultazzjoni tal-Aġenzija dwar il-Parti B tas-SERA, xi partijiet interessati esprimew it-tħassib tagħhom dwar kemm l-istruttura interna tas-SERA ġiet suffiċjentement imtejba bħala approċċ li 'l-qarrejja jistgħu jifhmu faċilment'. L-istruttura interna attwali tas-SERA tirriżulta mill-mandat tal-Kummissjoni lill-EUROCONTROL għal talba li jinħoloq approċċ maqsum f'fażijiet, li jibda bil-Parti A li ttrasponiet kważi fl-intier tiegħu l-Anness 2 tal-ICAO. Huwa wkoll ir-riżultat tal-intenzjoni li titwettaq tranżizzjoni bla xkiel fejn il-qarrejja jistgħu jirrikonoxxu struttura interna li tkun familjari magħhom. Madankollu, fil-każ tal-Parti B tas-SERA u t-traspożizzjoni ta' xi partijiet tal-Annessi 11 u 3 tal-ICAO, il-loġika ta' din l-istruttura tidher anqas ovvja u jidher li xi dispożizzjonijiet jistgħu wkoll jinġabru b'mod differenti abbażi tas-suġġett li huma jindirizzaw. Xi partijiet interessati jemmnu li l-partijiet differenti maħluqa b'ordni kronoloġiku jistgħu jiġu organizzati aħjar f'regolament aktar omoġenju, strutturat f'loġika differenti, aktar konsistenti u li jista' jinqara b'mod aktar faċli. Madankollu, partijiet interessati oħra ma qajmux dawn il-fehmiet u dehru li huma sodisfatti bl-approċċ u l-istruttura attwali.

29. L-Aġenzija tqis li l-kwistjoni relatata mal-istruttura tas-SERA għandha raġunijiet validi u teħtieġ li tiġi kunsidrata qabel ma tittieħed deċiżjoni fuq l-istruttura finali, għall-finijiet ta' regolamentazzjoni aħjar u sabiex jiġi ffaċilitat il-proċess ta' implimentazzjoni tar-regola.

30. Skont l-opinjoni tal-Aġenzija, filwaqt li l-aderenza għall-istruttura tal-ICAO kienet utli fil-fażi ta' abbozzar biex tiġi assigurata l-familjarità u jiġi faċilitat it-tqabbil, id-distribuzzjoni tad-dispożizzjonijiet relatati ma' suġġett wieħed f'partijiet differenti skont ġerarkija organizzata abbażi tal-ġeneralitajiet (Parti A), is-servizzi (Parti B) u l-proċeduri (Parti Ċ), mhijiex l-unika għażla valida għal regola tas-SERA finali ottimali. Xi għażliet oħra jaf ikunu aktar effettivi u faċli għall-utent u għalhekk dan il-punt jeħtieġ li jiġi analizzat b'mod xieraq. Huwa minnu li l-frammentazzjoni mhux ġustifikata tad-dispożizzjonijiet li huma relatati mal-istess suġġett f'partijiet differenti jeħtieġ li tiġi evitata minħabba raġunijiet ta' ċarezza u leġibbiltà tar-regola. Madankollu, din l-analiżi ma setgħetx titwettaq matul l-abbozzar tal-Parti B tas-SERA minħabba l-pressjoni taż-żmien u minħabba li l-partijiet differenti tas-SERA għad m'għandhomx l-istess status fir-rigward tal-proċess ta' adozzjoni u maturità (il-Parti A 'iffriżata', Parti B fl-abbozzar finali, u l-Parti Ċ qed tiġi żviluppata).

Madankollu, f'dan l-istadju l-Aġenzija ma tqisx la vijabbli u lanqas ta' benefiċċju li jitwettaq eżerċizzju ta' ristrutturar tal-Parti A u l-Parti B tas-SERA. Ir-raġuni ewlenija għal dan, tinsab fil-fatt li l-Parti Ċ tas-SERA bħalissa għada qed tiġi żviluppata u l-livell ta' maturità ta' din il-Parti ma tippermettix evalwazzjoni bir-reqqa tal-istruttura globali tas-SERA. Għaldaqstant, l-istruttura tar-regola tas-SERA għandha tiġi kkunsidrata meta l-abbozz tal-Parti Ċ tas-SERA jkun matur biżżejjed u jkun konsistenti mad-data ppjanata għall-implimentazzjoni.

31. Fl-aħħar nett, għandu jiġi enfasizzat li kull ristrutturar possibbli tar-regola tas-SERA ma jimplikax tibdil fil-kontenut tad-dispożizzjonijiet tal-Partijiet A jew B (jew il-Parti Ċ futura) tas-SERA. Għall-kuntrarju, m'għandu jsir l-ebda tibdil fis-sustanza tad-dispożizzjonijiet tal-Parti A u l-Parti B (u l-Parti Ċ futura) tas-SERA iżda jista' jiġi affettwat biss it-tqegħid tagħhom fil-kapitoli u l-paragrafi rilevanti fl-istruttura emendata potenzjali tas-SERA.

iv. Kontroll tal-ħin

32. L-Anness 11 tal-ICAO jeħtieġ li l-kontrolli tal-ħin li jingħataw mill-unitajiet tal-ATS ikunu 'sal-eqreb nofs minuta'. Dan ir-rekwiżit kien ġie traspost fl-abbozz inizjali tal-Parti B tas-SERA mingħajr l-ebda modifika filwaqt li wasal numru mdaqqas ta' kummenti dwar dan il-punt. Il-Parti l-kbira tal-kummenti indikaw li 'nofs minuta' ma kinitx tikkorrispondi għall-prattika attwali fl-Ewropa, li llum il-ġurnata l-inġenji tal-ajru u l-bdoti għandhom mezzi aktar preċiżi biex jiksbu l-ħin korrett minn sorsi oħra u li kontroll tal-ħin sal-eqreb minuta huwa biżżejjed. Barra minn hekk, xi inkonsistenzi bejn l-Anness 11 tal-ICAO u l-Anness 10 tal-ICAO t-Tieni Volum issemmew mill-partijiet interessati fir-rigward tad-deskrizzjoni tal-ħin (nofs minuta fl-Anness 11 kontra s-sigħat u l-minuti fl-Anness 10).

Madankollu, id-dispożizzjoni fil-paragrafu 5.2.1.4.1.4 tal-Anness 10, it-Tieni Volum, tirreferi għat-trażmissjoni tal-ħin in ġenerali, billi l-Anness 11 jiddeskrivi speċifikament il-'kontrolli tal-ħin'. It-talba biex jiġu pprovduti kontrolli tal-ħin sal-eqreb minuta minflok nofs minuta kienet appoġġjata ħafna mill-grupp ta' reviżjoni u l-*workshop* pubbliku, minkejja li qatt ma ġie formulat xi argument ċar li jiġġustifika l-impossibbiltà li jiġu pprovduti kontrolli tal-ħin sal-eqreb nofs minuta.

33. Il-każ ġie kkunsidrat b'mod serju mill-Aġenzija u l-EUROCONTROL iżda bidla ta' din in-natura teħtieġ studji addizzjonali. Fir-realtà l-introduzzjoni fil-Parti B ta' kriterju li huwa anqas preċiż mill-valur oriġinali tal-ICAO jista' jikkostitwixxi tip ta' differenza tal-Kategorija Ċ[8] mill-istandard tal-ICAO. Id-deċiżjoni li jintlaħaq qbil komuni fil-livell Ewropew għan-notifika nazzjonali kkoordinata ta' din id-differenza lill-ICAO tista' tkun ta' importanza sinifikanti, u s'issa l-ebda tip ta' differenza bħal din ma ġiet qatt ikkunsidrata fis-SERA qabel.

34. Fi kwalunkwe każ, tali bidla tkun teħtieġ ġustifikazzjoni b'saħħitha biex jiġi żgurat li l-aspetti rilevanti kollha jkunu ġew studjati sew u meħuda in kunsiderazzjoni qabel ma ttieħed id-deċiżjoni. L-istudju nbeda u bħalissa qed jitmexxa f'kooperazzjoni u koordinazzjoni bejn l-Aġenzija, l-EUROCONTROL u l-partijiet interessati rilevanti, inklużi l-utenti tal-ispazju tal-ajru. L-impatt potenzjali ta' dan il-punt fuq is-sigurtà titlob li jingħataw l-attenzjoni, ir-riżorsi u l-ħin meħtieġa lil dan ix-xogħol partikolari.

35. Din hija r-raġuni għalfejn (minkejja l-punt intlaqa' sew, u l-fatt li l-kummenti jindikaw li l-prattika attwali fl-Ewropa hija fil-fatt differenti mid-deskrizzjoni fl-Anness 11) l-abbozz tat-test mehmuż mal-Opinjoni ma jinkludix il-bidla mitluba iżda minflok jibqa' allinjat mar-rekwiżit tal-ICAO sakemm jitqiegħed għad-dispożizzjoni r-riżultat tal-istudju. Se jsir kull sforz biex jiġi żgurat li r-riżultat jitqiegħed għad-dispożizzjoni qabel ma l-Kummissjoni tiffinalizza l-proċedura ta' komitoloġija dwar l-abbozz tal-Parti B tas-SERA.

v. Klassifikazzjoni tal-Ispazju tal-Ajru A

36. Id-definizzjoni tal-ICAO tal-ispazju tal-ajru tal-Klassi A tistipula li din hija maħsuba għal titjiriet IFR biss. Għaldaqstant, f'dan l-ispazju tal-ajru l-bdoti kollha għandhom jistennew li jiltaqgħu ma' titjiriet IFR biss u se jkunu separati mit-traffiku kollu. Xi kummenti kif ukoll reazzjonijiet għat-tweġibiet għall-kummenti talbu li tiġi applikata devjazzjoni mid-definizzjoni tal-ispazju tal-ajru tal-Klassi A tal-ICAO sabiex din tkun tista' tippermetti titjiriet VFR taħt ċirkostanzi speċifiċi. Wara aktar analiżi u diskussjonijiet ma' wħud mill-partijiet interessati, huwa mfakkar li l-prattika attwali f'uħud mill-oqsma fejn l-ispazju tal-ajru tal-Klassi A huwa użat iżda fejn jingħataw awtorizzazzjonijiet speċifiċi lill-VFR sabiex wieħed ikun jista' jopera fih, qed tqajjem numru ta' kwistjonijiet.

37. Bħala kampjun tal-preokkupazzjonijiet, wieħed hu l-għarfien ta' utenti oħra li qed jistennew li t-traffiku kollu jiġi separat; ieħor hu n-nuqqas ta' ċarezza fir-rigward tal-istatus tat-titjiriet VFR fi spazju tal-ajru fejn mhux suppost li jiġu ammessi, inkluż ir-reġim ta' separazzjoni li jista', jew ma jistax, jiġi applikat għalihom. Sussegwentement, ġie konkluż li din is-soluzzjoni tkun teħtieġ tip ta' differenza tal-Kategorija Ċ bl-istandard tal-ICAO. Għaldaqstant, huwa meqjus bħala neċessarju li jinżamm l-użu ppjanat tal-ispazju tal-ajru tal-Klassi A li għandu jkun esklussiv għal titjiriet IFR. Barra minn hekk, huwa maħsub li jistgħu jinstabu soluzzjonijiet oħra, fir-Regola ta' Implimentazzojoni tas-SERA, sabiex jiġu pprovduti għażliet alternattivi għall-ħtiġijiet eżistenti biex jiġu akkomodati missjonijiet VFR li l-leġittimità tagħhom hija mifhuma.

38. Eżempji ta' soluzzjonijiet għall-aċċettazzjoni ta' kwalunkwe titjiriet VFR f'ċertu volum ta' spazju tal-ajru li jistgħu jinstabu fir-Regola Implimentattiva tas-SERA jinkludu eż., fil-każ ta' operazzjonijiet normali, klassifikazzjoni mill-ġdid ta' xi partijiet tal-ispazju tal-ajru, ħolqien ta' kurituri jew it-twaqqif ta' TSA/TRA. Għal ċertu tip ta' operazzjonijiet, l-applikazzjoni tal-Artikolu 4 tal-abbozz tal-IR tas-SERA għandha tiġi kkunsidrata, filwaqt li

[8] Kategorija Ċ - Anqas protettiv jew implimentat parzjalment / mhux implimentat.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

għal ċirkostanzi mhux mistennija l-applikazzjoni tal-Artikolu 3 tal-abbozz tal-IR tas-SERA (li tirreferi għall-Artikolu 14.1 tar-Regolament Bażiku tal-EASA) tista' tkopri l-bżonnijiet. Dan l-isforz biex jiġu identifikati u implimentati soluzzjonijiet primarjament ibbażati fuq id-disinn ta' spazju tal-ajru ottimali għandu jikkostitwixxi s-soluzzjoni xierqa biex jiġu koperti l-kwistjonijiet ikkonċernati, filwaqt li jinżamm għarfien tajjeb tal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru u tas-servizzi pprovduti mill-bdoti kollha u tinżamm il-konformità mar-rekwiżiti tal-ICAO li huwa wieħed mill-għanijiet tar-Regolament Bażiku tal-EASA u tar-regolament tal-ispazju tal-ajru u huwa rifless fil-mandat tal-KE.

vi. Klassifikazzjoni tal-Ispazju tal-Ajru F

39. L-ewwel nett, huwa importanti li jiġi enfasizzat li l-ispazju tal-ajru tal-Klassi F (kif definit mill-Anness 11 tal-ICAO) ġie maħluq biex jippermetti l-għoti temporanju tas-servizz konsultattiv sakemm ikun jista' jiġi provdut servizz tal-ATC sħiħ.

40. L-idea li s-servizz ta' konsulenza jiġi implimentat bħala miżura temporanja biss kienet inkluża fl-Anness 11 tal-ICAO fl-2001 abbażi tad-dispożizzjonijiet fil-PANS-ATM, 9.1.4.1.2: *'B'kont meħud tal-kunsiderazzjonijiet iddettaljati fit-2.4 tal-Anness 11, is-servizz ta'* konsultazjoni *dwar it-traffiku tal-ajru għandu jiġi implimentat biss fejn is-servizzi tat-traffiku tal-ajru mhumiex adegwati għall-forniment ta' kontroll tat-traffiku tal-ajru, u fejn il-konsulenza limitata dwar il-perikli ta' kolliżjoni li huma normalment ipprovduti mis-servizz ta' informazzjoni tat-titjira ma tissodisfax ir-rekwiżit. Fejn is-servizz ta' konsulenza dwar it-traffiku tal-ajru ġie implimentat, dan normalment għandu jitqies bħala miżura temporanja biss sakemm ikun jista' jiġi sostitwit mis-servizz ta' kontroll tat-traffiku tal-ajru.'*

41. Għandu jiġi osservat ukoll li l-aħħar sentenza: *'Fejn is-servizz ta' konsulenza dwar it-traffiku tal-ajru ġie implimentat, dan normalment għandu jitqies bħala miżura temporanja biss sakemm ikun jista' jiġi sostitwit mis-servizz ta' kontroll tat-traffiku tal-ajru'* tmur lura għall-1960 meta din kienet ġiet inkluża fil-paragrafu 1.1.2. tal-Parti VII, tas-Seba' edizzjoni ta' Doc 4444.

42. Il-kwistjoni hija diskussa wkoll fil-Manwal ta' Ppjanar tal-ATS tal-ICAO (Doc 9426) ippubblikat fl-1984. Fid-Doc 9426, Parti I, Taqsima 2, Kapitolu 1, Taqsima 1.5 - L-iżvilupp progressiv tal-ATS, paragrafu 1.5.9, huwa indikat li *'Huwa għal din ir-raġuni li l-ICAO rrikonoxxiet l-iżvilupp progressiv tal-ATS fid-dispożizzjonijiet tagħha għas-servizz ta' konsulenza dwar it-traffiku tal-ajru bħala stadju temporanju u intermedjarju fil-progressjoni minn servizz ta' informazzjoni tat-titjira għal servizz ta' kontroll taż-żona sabiex tippermetti tranżizzjoni ordnata minn servizz li huwa primarjament ta' natura informattiva għal wieħed li jeħtieġ l-assunzjoni ta' aktar responsabbiltajiet mill-kontrolluri għas-sigurtà tal-operazzjonijiet ta' titjir.'* Barra minn hekk, fil-Kapitolu 2, paragrafu 2.7.1, huwa indikat li: *'Mill-inklużjoni tiegħu fid-dispożizzjoni rilevanti tal-ICAO, kien maħsub li s-servizz ta' konsulenza dwar it-traffiku tal-ajru kellu jitqies bħala forma intermedjarja u temporanja ta' ATS sabiex tiġi permessa tranżizzjoni ordnata u progressiva mill-FIS (waqt ir-rotta jew madwar l-ajrudromi) għall-provvista ta' ATC. Għaldaqstant wieħed għandu jifhem li s-servizz ta' konsulenza dwar it-traffiku tal-ajru ma jistax u m'għandux jikkostitwixxi għan fih innifsu iżda għandu biss jiġi istitwit biex jippermetti il-persunal ta' kontroll, matul perjodu limitat ta' żmien, li jikseb l-esperjenza meħtieġa fl-għoti ta' ATC sħiħ billi jippermettilhom jaħdmu daqslikieku kienu qed jikkontrollaw it-traffiku tal-ajru iżda mingħajr ma jassumu l-firxa sħiħa tar-responsabbiltajiet li huma inerenti fil-provvista tiegħu.'*

43. Tqies li l-IR inizjalment propost dwar l-ispazju tal-ajru konsultattiv irrifletta b'mod korrett l-intenzjoni tal-ICAO. Permezz taż-żamma tan-natura temporanja, l-ispirtu tal-ICAO ma ntilifx. Madankollu, sabiex id-dispożizzjonijiet tal-IR ikunu jistgħu jitkejlu, bħala kompromess, instab limitu ta' żmien ta' 3 snin bejn iż-żmien temporanju u dak fit-tul.

44. Il-kummenti li jindirizzaw il-kwistjoni tal-ispazju tal-ajru tal-Klassi F, u r-reazzjonijiet għat-tweġibiet mogħtija lilhom, esprimew l-aktar l-idea li l-Klassi F skont kif hemm fl-ICAO għandha tkun awtorizzata mingħajr limitu ta' żmien sabiex tippermetti lil dawk il-

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

pajjiżi, li bħalissa qed jużaw l-ispazju tal-ajru tal-Klassi F, jkomplu jużawha. Dawn il-kummenti kienu trażmessi b'mod qawwi fil-*workshop* pubbliku mir-rappreżentanti tal-Istat Membru li użaha l-aktar fl-ispazju tal-ajru tiegħu u minn xi ajruporti reġjonali tal-istess pajjiż.

45. Sussegwentement, abbażi tal-argumenti li jappoġġjaw dawn il-kummenti, ittieħdet id-deċiżjoni li jitneħħa l-limitu ta' żmien ta' 3 snin mir-Regola Implimentattiva, filwaqt li l-każ se jiġi kkunsidrat aktar sabiex tittieħed deċiżjoni dwar jekk dan jiġix sempliċement imneħħi jew indirizzat fl-AMC.

46. Finalment, għandu jiġi osservat li, skont l-iżvilupp tat-traffiku, jaf ikun aktar xieraq li l-ispazju tal-ajru tal-Klassi F jiġi sostitwit mill-Klassi G. Għaldaqstant, ir-regola proposta bidlet it-test tan-nota tal-ICAO biex tirrifletti dan kollu.

vii. Klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru G u rekwiżit ta' kapaċità ta' komunikazzjoni bir-radju għall-IFR

47. Dan il-kumment ma sarx matul il-perjodu ta' konsultazzjoni pubblika, iżda tqajjem matul il-*workshop*, u l-Aġenzija kkunsidrat bħala importanti li tispjega dan f'aktar dettall fl-Opinjoni. L-obbligu għal titjira IFR li ġġorr tagħmir tar-radju fi spazju tal-ajru mhux ikkontrollat ġie kkontestat fil-*workshop*, permezz tal-eżempju tal-*gliders* li jtiru fi spazju tal-ajru mhux ikkontrollat taħt il-VMC.

48. Barra minn hekk, dan is-suġġett huwa marbut ma' kjarifika pprovduta matul il-konsultazzjoni pubblika u informali li twettqet mill-EUROCONTROL dwar it-tifsira tal-Appendiċi 1 għall-Parti B li tiddeskrivi l-klassijiet tal-ispazji tal-ajru. Għalkemm il-kjarifika indikat li l-kapaċità ta' komunikazzjoni bir-radju hija meħtieġa għal titjiriet IFR fi spazju tal-ajru mhux ikkontrollat, dan ir-rekwiżit m'għandux jinftiehem bħala obbligu li tiġi stabbilita komunikazzjoni bir-radju bidirezzjonali kontinwa.

49. Din il-kwistjoni ġiet analizzata u ġie kkunsidrat li l-qafas regolatorju attwali fir-rigward ta' titjiriet IFR, titjiriet fl-ispazju tal-ajru mhux ikkontrollat, kwalifiki tal-ekwipaġġi tal-ajru, u l-ekwipaġġi tal-inġenji tal-ajru, kif ukoll l-implikazzjonijiet prattiċi u dwar is-sigurtà ta' dawn l-attivitajiet kif deskritt fl-eżempju, ma joffrix il-possibbiltà li b'mod sigur jitneħħa dan ir-rekwiżit ta' kapaċità ta' komunikazzjoni bir-radju peress li dan ġie traspost mill-Anness 11 tal-ICAO għall-Parti B tas-SERA. Minflok, huwa maħsub li l-attivitajiet li jinvolvu *gliders* li jtiru fi spazju tal-ajru mhux ikkontrollat taħt kundizzjonijiet VMC għandhom jiġu protetti minn status ta' spazju tal-ajru speċifiku li jipprovdi segregazzjoni minn traffiku ieħor, u li possibbilment joffri arranġamenti operattivi fejn il-kapaċità ta' komunikazzjoni bir-radju tkun tista' titqies bħala fakultattiva.

viii. L-għażla tal-valuri minimi ta' separazzjoni

50. Matul l-abbozzar inizjali tal-Parti B, ġie deċiż li din it-Taqsima titħalla bi spazju riżervat li jirreferi għad-deċiżjoni tal-Kummissjoni li għandha tittieħed fi stadju aktar tard. Din id-deċiżjoni ttieħdet minħabba l-kumplessità tal-kwistjoni u l-fatt li mill-bidu nett ġie rikonoxxut l-ħtieġa li jkun hemm lok għal flessibbiltà, kif ukoll il-ħtieġa li l-materjal estratt minn PANS jiġi traspost fir-Regoli Implimentattivi, il-Mezzi Aċċettabbli ta' Konformità, u l-Materjal ta' Gwida, jew li ma jiġix traspost skont il-valutazzjoni mwettqa abbażi ta' każ b'każ. Għaldaqstant, id-deċiżjoni kienet li tiġi posposta t-trattament tad-dettalji ta' dan il-punt sakemm isir ix-xogħol ta' żvilupp fuq il-partijiet komplementari tas-SERA, biex b'hekk jiġi evitat li jiddewwem il-proċess tal-Parti B.

51. L-inklużjoni tal-valur minimu ta' separazzjoni vertikali ma kinitx Parti mill-NPA fejn inizjalment kien indikat li '*il-Kummissjoni għandha tipproponi miżuri rigward l-għażla tal-valuri minimi ta' separazzjoni*'.

52. Fid-dawl tal-fatt li l-valuri minimi ta' 1 000 pied u ta' 2 000 pied huma diġà impliċiti permezz tal-inklużjoni ta' referenza għat-tabella ta' veloċitajiet regolari fl-Appendiċi 2 għall-Anness I tas-SERA, ġie kkunsidrat xieraq li jiġi inkluż it-test tal-ICAO PANS ATM, 5.3.2, fil-kjarifika tal-kwistjoni ta' meta għandha tiġi kkunsidrata s-separazzjoni vertikali.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

Toħloq fehim komuni u standardizzat tal-kriterji tas-separazzjoni vertikali. Fir-rigward tas-separazzjoni orizzontali, din mhux se tkun tifforma Parti mill-IR, iżda se tkun is-suġġett tal-AMCs jew il-GM, kif ġie indikat fil-*workshop*.

53. Dan it-tqassim qajjem numru ta' kummenti matul il-konsultazzjoni, li jvarjaw minn mistoqsijiet dwar id-deċiżjoni futura tal-Kummissjoni fir-rigward tan-nuqqas ta' fehim tat-tifsira u l-iskop eżatt tal-ispazju riżervat. Wara l-konsultazzjoni pubblika kien jidher li t-Taqsima dwar l-għażla tal-valuri minimi ta' separazzjoni setgħet tiġi abbozzata bl-indikazzjoni li l-prinċipju ġenerali jkun li l-ANSP tressaq il-proposta għall-għażla tal-valuri minimi ta' separazzjoni li jridu jiġu approvati mill-awtorità kompetenti. Dan kien meqjus mill-grupp ta' abbozzar bħala approċċ sod u sigur li jirrispetta l-prinċipji ta' separazzjoni bejn il-forniment u s-superviżjoni tas-servizzi.

54. Kif kien propost fl-NPA u aktar tard rifless fis-CRD, l-intenzjoni kienet li dan il-proċess ta' għażla jitpoġġa' fil-Parti-ATS futura li għandha tiġi żviluppata wara l-SERA, peress li dan ma kienx ovvjament qed jissodisfa l-kriterji miftiehma dwar ir-'regoli tal-ajru'. Madankollu, id-diskussjonijiet li saru fil-*workshop* indikaw li l-partijiet interessati stennew li jkollhom għad-dispożizzjoni materjal aktar konkret dwar dan il-punt mingħajr l-ebda dewmien, biex dan ikun jista' jwassal għat-test li issa ġie propost f'din l-Opinjoni. Dan l-approċċ għandu wkoll il-mertu li jikkonsolida l-konsistenza tat-Taqsima 2.3 kollha tal-abbozz tal-IR, peress li wħud mis-sotto-taqsimiet definittivament kienu jeħtieġu li jinżammu fl-SERA.

55. L-abbozz ta' regola mehmuż ma' din l-Opinjoni ħa in kunsiderazzjoni l-kummenti rċevuti. Huwa kkunsidrat li l-abbozz ta' regola jipprovdi l-flessibbiltà u l-proporzjonalità meħtieġa, dan jista' jiġi kumplimentat b'Mezzi Aċċettabbli ta' Konformità u b'Materjal ta' Gwida, kif meħtieġ, u huwa wkoll ikkunsidrat bħala l-aktar metodu prattiku biex jirrifletti l-ispeċifiċità tar-relazzjoni eżistenti bejn l-istandards tal-ICAO u l-proċeduri tal-ICAO fl-ambjent regolatorju tal-UE.

ix. VFR Speċjali (SVFR) billejl

56. It-Taqsima 2.6.1 tal-abbozz tal-Parti B tas-SERA ġie elaborat fuq il-bażi tal-għodda Nru 4 mis-sett ta' għodod għal klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru li kien żviluppat fil-passat mit-Tim tan-Navigazzjoni u tal-Ispazju tal-Ajru tal-EUROCONTROL. Kif mitlub mill-partijiet interessati, id-dispożizzjonijiet ġew inklużi fl-abbozz tal-IR tas-SERA u għaldaqstant dawn jikkumplimentaw l-istandards tal-ICAO. Meta din l-għodda ġiet żviluppata, il-partijiet interessati aċċettaw fuq firxa wiesgħa li l-SVFR jiġu permessi matul il-jum biss. F'dak iż-żmien, ir-rappreżentanti tal-avjazzjoni ġenerali kienu qed jopponu bil-qawwi l-SVFR billejl għal raġunijiet ta' sigurtà. Sussegwentement, il-grupp ta' abbozzar iddeċieda li l-SVFR ikun awtorizzat 'matul il-jum biss' u dan ġie inkluż bħala wieħed mill-kriterji relatati mal-approvazzjoni tal-SVFR għall-pubblikazzjoni tal-NPA.

57. Madankollu, ingħataw numru ta' kummenti li kienu jinvokaw sabiex l-SVFR jiġu awtorizzati billejl ukoll. Il-grupp ta' abbozzar kellu riżervi dwar din il-kwistjoni peress li ma kien hemm l-ebda materjal ta' sigurtà sinifikanti li kien disponibbli sabiex jiġġustifika devjazzjoni mid-dispożizzjonijiet tas-sett ta' għodod, li kien il-bażi tar-risposta mogħtija lill-kummenti relatati. Min-naħa l-oħra, is-sett ta' għodod innifsu qatt ma kien suġġett għal valutazzjoni ta' sigurtà formali filwaqt li l-livell ta' sigurtà tal-għodod kien essenzjalment derivat mill-fatt li dawn kienu bbażati fuq l-'aħjar prattiki' Ewropej u kienu żviluppati minn esperti tal-avjazzjoni infurmati sew li huma inkarigati mill-kwistjonijiet dwar is-sigurtà.

58. Waħda mir-raġunijiet tekniċi għalfejn l-SVFR billejl ma ġietx ikkunsidrata bħala xierqa huwa l-fatt li l-SVFR hija primarjament maħsuba sabiex tippermetti lil titjira VFR tidħol jew tħalli żona kkontrollata (CTR) meta l-kundizzjonijiet tal-VFR ma jintlaħqux ġewwa din is-CTR. Madankollu, it-traspożizzjoni ta' dawn il-kundizzjonijiet billejl kienet qed toffri għażliet limitati ħafna għal titjir 'il barra mis-CTR, minħabba r-rekwiżiti tal-NVFR tal-Parti A tas-SERA li huma simili ħafna għall-kriterji tal-VMC ġewwa CTR.

59. Id-diskussjonijiet fil-*workshop* indikaw li l-kummenti relatati mas-SVFR matul il-lejl kienu bbażati fuq tħassib reali u kien hemm, fil-fatt, ġustifikazzjoni u raġuni aċċettabbli għal din it-talba, essenzjalment li l-kriterji differenti jistgħu jwasslu għal kundizzjonijiet meteoroloġiċi insuffiċjenti. Fil-każ, kif kien spjegat, fejn il-limitu biss ikun baxx wisq għall-VMC normali iżda xorta waħda jippermetti li jitwettqu operazzjonijiet oħra, bħall-prattika ta' ċirkuwiti ta' ajrudrom sabiex tinżamm il-kwalifika ta' VFR billejl, jistgħu jinkisbu xi benefiċċji meta jitwettqu titjiriet SVFR billejl, sakemm l-unità lokali tal-ATS tikkunsidrah xieraq u toħroġ l-awtorizzazzjoni tagħha.

60. Għaldaqstant, sabiex dawn il-kummenti kollha jittieħdu in kunsiderazzjoni, ġie deċiż li l-kriterju ta' matul il-jum biss jista' jiġi kkumplimentat bil-possibbiltà għall-awtorità kompetenti li tippermetti SVFR billejl, abbażi tas-suppożizzjoni li dan isir wara valutazzjoni tas-sigurtà lokali, inkluża l-evalwazzjoni tal-kultura u tal-kundizzjonijiet NVFR/SVFR lokali. Fi kwalunkwe każ, kif sar għall-Parti A tas-SERA, id-dispożizzjonijiet kollha meħuda mis-sett ta' għodod ta' klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru u l-elementi kollha tal-abbozz tal-IR li huma meqjusa li jikkumplimentaw il-materjal tal-ICAO se jkunu s-suġġett ta' valutazzjoni tas-sigurtà. Ir-rapport sussegwenti se jkun disponibbli qabel ma l-Kummissjoni tiffinalizza l-proċedura ta' komitoloġija dwar l-abbozz tal-Parti B tas-SERA.

x. Kamp ta' applikazzjoni tal-FIS

61. Għadd imdaqqas ta' kummenti espressi dwar il-kamp ta' applikazzjoni tar-rekwiżiti deskritti fit-3.2.2 tal-Parti B, u speċjalment il-fatt li interpretazzjoni stretta tar-rekwiżiti kif inhuma miktuba tista' twassal għal obbligi imprattikabbli sabiex wieħed jipprovdi ammonti kbar ta' informazzjoni mhux meħtieġa jew xi kultant li ma tkunx disponibbli. It-tħassib ġie ripetut fil-*workshop*, ibbażat fuq ir-rispons ipprovdut għal dawn il-kummenti fis-CRD li spjega l-intenzjoni li tiġi ċċarata l-kwistjoni fil-materjal ta' gwida. Il-partijiet interessati indikaw li għad baqa' xi preokkupazzjonijiet minħabba l-fatt li l-materjal ta' gwida ma jistax jimmodifika legalment il-kontenut ta' rekwiżit vinkolanti.

62. Fil-*workshop*, l-Aġenzija u l-EUROCONTROL ftehmu li se jsiru tentattivi biex tinstab formulazzjoni tajba li tkun tirrispetta l-aspettattivi leġittimi tal-bdoti u biex b'hekk tiġi garantita 'sitwazzjoni aktar sigura b'mod awtomatiku', mingħajr ma din toħloq piż eċċessiv fuq l-unitajiet tal-ATS, li jistgħu jiġu żbilanċjati fir-rigward tal-prattika attwali u raġonevoli u tista' potenzjalment toħloq ukoll ineffiċjenza operattiva minħabba okkupazzjoni eċċessiva tal-frekwenza.

63. L-Aġenzija u l-EUROCONTROL analizzaw bir-reqqa d-dispożizzjonijiet u l-possibbiltà li titwettaq modifikà fil-formulazzjoni mingħajr ma din twassal għal bżonn li tintbagħat notifika lill-ICAO dwar differenza tal-Kategorija Ċ. Wara din l-analiżi, ġie konkluż li l-modifikazzjoni tad-dispożizzjonijiet bi kliem bħal 'kif applikabbli' jew 'kif prattikabbli' twassal għal dispożizzjonijiet mhux ideali u tista' tiżbilanċja l-prattiċi eżistenti u saħansitra twassal ukoll għal differenza tal-Kategorija Ċ.

64. Għaldaqstant, ġie konkluż li t-test mhux se jiġi mmodifikat. Madankollu, il-forma finali tar-rekwiżit ta' abbozz se tkun ikkomplimentata minn materjal ta' gwida sabiex tiġi ċċarata l-intenzjoni, u biex tiġi spjegata l-ħtieġa li l-frekwenza ma tinżammx okkupata b'informazzjoni li mhix meħtieġa, mhux disponibbli jew mhux mitluba mill-bdot fil-każ ta' informazzjoni ġenerali. Il-materjal ta' gwida se jiġi żviluppat permezz tan-Nota 1 tal-4.2.2 tal-Anness 11 tal-ICAO, li għandu jiġi mifhum fis-sens li l-unità tal-ATS mhux dejjem tkun infurmata dwar it-traffiku kollu (kopertura tad-detezzjoni, kuntatt bir-radju, eċċ) u għaldaqstant f'xi każijiet jaf ma tkunx tista' tipprovdi informazzjoni rilevanti dwar il-perikli ta' ħbiet.

xi. Servizzi tal-MET

65. Kif diġà ġie spjegat fl-NPA, il-Kapitolu 5 tal-abbozz ta' Regola Implimentattiva jittrasponi d-dispożizzjonijiet rilevanti mill-Anness 3 tal-ICAO li huma kkunsidrati bħala tan-natura ta' regola tal-ajru. Dawn l-elementi huma essenzjalment relatati mar-rapporti tal-ajru pprovduti mill-inġenji tal-ajru.

66. Ir-riżultat tal-NPA wrew li kien hemm sentiment mifrux ħafna fost il-partijiet interessati li t-taqsimiet li jirreferu għat-trażmissjoni awtomatika ta' dejta m'għandhomx jiġu indirizzat fl-SERA. Il-kummenti indikaw li t-trażmissjoni awtomatika tad-dejta (kollegament tad-data) għandha tiġi ttrattata flimkien mal-aspetti l-oħra kollha meta tiġi regolata t-trażmissjoni awtomatika tad-dejta u l-kollegament tal-dejta.

67. Għaldaqstant, il-Kapitolu 5 tal-Parti B tas-SERA mehmuż ma' din l-Opinjoni jinkludi biss dispożizzjonijiet relatati ma' rapporti speċjali dwar l-ajru u osservazzjonijiet oħra, bil-vuċi, mhux ta' rutina fuq inġenji tal-ajru.

68. Sabiex jiġi indirizzat it-tħassib li diġà ġie espress mill-partijiet interessati fir-rigward tas-separazzjoni ta' dawn id-dispożizzjonijiet minn Taqsima komuni tal-Anness 3 tal-ICAO, l-Aġenzija beħsiebha tipproduċi fi żmien stipulat matriċi sabiex tiżgura li l-ebda dispożizzjoni ma titħalla b'mod mhux intenzjonat barra mill-eżerċizzju ġenerali ta' transpożizzjoni mill-SARPs tal-ICAO għall-qafas regolatorju Ewropew.

xii. Interċettazzjoni ta' inġenji tal-ajru ċivili

69. It-Taqsima relatata mal-interċettazzjoni ta' inġenji tal-ajru ċivili ġiet trasposta mill-Anness 11 tal-ICAO għall-Parti B tas-SERA mingħajr l-ebda tibdil mit-test oriġinali tal-ICAO. L-ebda Stat Membru tal-Unjoni Ewropea ma nnotifika xi differenza lill-ICAO fuq it-taqsimiet relatati tal-Anness 11 tal-ICAO. Madankollu, ġie prodott kumment wieħed, li ġie mtenni waqt u wara l-*workshop* u li ġie ppreżentat bħala reazzjoni, li b'mod partikolari kkontesta r-rekwiżit fuq l-unità tal-ATS li tipprova tistabbilixxi komunikazzjoni bidirezzjonali mal-inġenju tal-ajru interċettat u li tinforma lill-bdot dwar l-interċettazzjoni. Minbarra l-komunikazzjoni u l-ispjegazzjonijiet diġà pprovduti, u sabiex jiġi evitat kull riskju ta' tibdil li jista' jkun ta' detriment għas-sigurtà u għall-integrità tal-Parti B tas-SERA f'każ li dawn id-dispożizzjonijiet jiġu modifikati, huwa importanti li jiġi enfasizzat li d-dispożizzjonijiet rilevanti qed jindirizzaw biss lill-unità ċivili tal-ATS li tikkontrolla l-inġenju tal-ajru ċivili li jista' potenzjalment jiġi interċettat u li dawn id-dispożizzjonijiet għandhom biss l-għan li jħarsu s-sigurtà u assolutament l-ebda intenzjoni u lanqas kapaċità li jindirizzaw l-mod kif titwettaq l-interċettazzjoni.

70. Barra minn hekk, għandu jiġi spjegat li t-Taqsima rilevanti li tibda bil-kliem li jindika li l-unità tal-ATS 'għandha tieħu dawn il-passi li ġejjin peress li huma xierqa fiċ-ċirkostanzi: ... ' tipprovdi l-flessibbiltà meħtieġa u hu maħsub li tħalli l-libertà lill-awtoritajiet tal-Istati Membri' sabiex jistabbilixxu l-proċeduri nazzjonali tagħhom.

71. Fl-aħħar nett, il-paragrafu 4.2.2 jipprovdi kjarifika addizzjonali fir-rigward tal-mod li bih għandha tiġi stabbilita l-komunikazzjoni mill-ajru għall-art.

xiii. Qari b'lura permezz ta' vuċi tal-messaġġi ta' Komunikazzjoni ta' Kollegament tad-Dejta bejn il-Kontrollur u l-Bdot (CPDLC)

72. L-abbozz tal-Parti B tas-SERA propost fl-NPA indika d-deċiżjoni dwar jekk il-qari b'lura permezz ta' vuċi tal-messaġġi ta' CPDLC huwiex meħtieġ jew jekk ma jappartjenix għall-awtorità kompetenti. Dan huwa eżempju tat-traspożizzjoni tal-kunċett ta' 'awtorità tal-ATS' li huwa inkluż fil-materjal tal-ICAO li ried jinbidel fi 'fornitur ta' servizzi' jew 'awtorità kompetenti' fil-qafas regolatorju Ewropew, kif huwa spjegat fit-Taqsima I ta' hawn fuq. Għadd sinifikanti ta' kummenti indikaw li d-deċiżjoni fuq tali qari b'lura kienet b'mod ċar waħda ta' natura operattiva. Barra minn hekk, huwa kkunsidrat li din id-deċiżjoni operattiva tkun suġġett għal valutazzjoni tas-sigurtà li tkun trid tiġi approvata mill-awtorità kompetenti.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

73. Il-validità tal-ispjegazzjonijiet irċevuti fil-konsultazzjoni bil-miktub u fil-*workshop* ġiet aċċettata u l-abbozz tal-IR mehmuż ma' din l-Opinjoni jirrifletti n-natura operattiva ta' din id-deċiżjoni billi jirreferi għall-ANSP minflok l-awtorità kompetenti.

xiv. Żona Obbligatorja għar-Radju (RMZ) — Żona Obbligatorja għat-Transponder (TMZ).

74. Il-kunċetti ta' Żona Obbligatorja għar-Radju u Żona Obbligatorja għat-Transponder kienu derivati mis-sett ta' għodod ta' klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru tal-EUROCONTROL. Dawn ġew maħluqa biex jirrispondu għal tħassib mifrux u bl-intenzjoni li jtejbu s-sigurtà f'xi partijiet mill-ispazju tal-ajru fejn l-implimentazzjoni sempliċi tal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru tal-ICAO ma kinitx biżżejjed biex tipprovdi l-livell mistenni ta' sigurtà fir-rigward tal-livell tal-attivitajiet ajrunawtiċi li jkunu qed jitwettqu f'dan l-ispazju tal-ajru.

75. L-introduzzjoni tal-RMZ u t-TMZ fil-Parti B tas-SERA ġiet ġeneralment appoġġjata mill-kummenti rċevuti u għandha titqies bħala titjib sinifikanti fl-implimentazzjoni komuni fl-Ewropa tal-mezzi disponibbli għat-tisħiħ tas-sigurtà. Xi kummenti ssuġġerew li jkun hemm titjib fit-test propost, li ġie aċċettat u li ġie inkluż fl-abbozz ta' regola mehmuż ma' din l-Opinjoni.

76. Għandu jiġi osservat li, anki jekk l-RMZ u t-TMZ ma jkunux joriġinaw mill-Anness 11 jew l-Anness 3 tal-ICAO, dawn xorta waħda ma jikkostitwixxux differenza mill-ICAO peress li l-Anness 11 diġà kien jinkludi xi dispożizzjonijiet li jippermettu rekwiżiti speċifiċi għall-kuntatt bir-radju jew l-użu tat-transponder b'mod obbligatorju f'partijiet magħżula mill-ispazju tal-ajru. Il-kunċett il-ġdid introdott huwa l-fatt li dawn ir-rekwiżiti se jiġu fformulati u implimentati bl-istess mod madwar l-Ewropa kollha, b'tali mod li jista' jinftiehem ukoll b'mod ċar mill-bdoti kollha, irrispettivament mill-oriġini jew in-nazzjonalità tagħhom. L-RMZ u t-TMZ xorta waħda se jiġu inklużi fil-pakkett ta' punti li huma suġġetti għal valutazzjoni tas-sigurtà li għandha tiġi pprovduta lill-Kummissjoni wara li tiġi ppubblikata l-Opinjoni.

xv. Limitazzjoni ta' veloċità ta' 250 kts

77. Dwar il-kwistjoni tal-limitazzjoni tal-veloċità tal-ajru assoċjata mal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru, l-abbozz tal-Parti B tas-SERA ma jimmodifikax ir-rekwiżiti oriġinali tal-ICAO. Dwar dan is-suġġett, ġew irċevuti kummenti ta' natura kontradittorja kif ukoll xi reazzjonijiet kontradittorji għas-CRD. Xi kummenti talbu li l-limitazzjoni ta' veloċità tiġi estiża għall-klassijiet ta' spazju tal-ajru kollha li huma taħt l-10 000 pied filwaqt li kien hemm kummenti oħra li talbu biex din tapplika għal titjiriet VFR biss, jew li t-titjiriet speċifiċi jiġu eżentati mill-obbligu minħabba diversi raġunijiet.

78. Il-prinċipju ta' 'ara u evita' li minnhu toriġina l-limitazzjoni ta' veloċità japplika għall-VFR u l-IFR, kif ukoll għal sitwazzjonijiet fejn is-separazzjoni ma tkunx ipprovduta. Għandu jiġi osservat li l-limitazzjonijiet operattivi ta' veloċità assoċjati ma' awtorizzazzjonijiet jew proċeduri speċifiċi jistgħu jiġu applikati xorta, suġġetti għall-approvazzjoni tal-awtorità kompetenti, sakemm dawn ma jmorrux kontra l-limitazzjoni ta' veloċità tal-ICAO/SERA assoċjata mal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru (eż. veloċità speċifika assoċjata mal-SIDS u mal-STARs).

79. Fir-rigward ta' wieħed mill-kummenti li jitlob għall-eżenzjoni tal-limitazzjoni ta' veloċità għal xi kategoriji ta' inġenji tal-ajru li jridu jtiru b'veloċità għolja għal raġunijiet operattivi jew tekniċi, għandu jiġi mtenni li l-IR tas-SERA tapplika biss għall-GAT. L-awtorizzazzjoni ta' veloċitajiet għolja, f'kontradizzjoni mal-ICAO, f'ambjent ajrunawtiku li hu miftuħ għall-kategoriji kollha ta' utenti tal-ispazju tal-ajru għandha tkun biss taħt ir-responsabbiltà ta' Stat Membru għall-ispazju tal-ajru tiegħu stess fi ħdan ir-regolamenti nazzjonali tiegħu stess (eż. OAT), iżda tali deċiżjoni ma tistax tiġi estiża b'mod faċli u m'għandhiex tiġi applikata għall-ispazju tal-ajru Ewropew kollu u għar-regoli tal-GAT applikabbli għal dak l-ispazju tal-ajru.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

80. Sussegwentement, ġie deċiż li tinżamm il-limitiazzjoni ta' veloċità ta' 250 kts kif deskritt fl-abbozz ta' regola tal-Anness 11 tal-ICAO mehmuż ma' din l-Opinjoni.

xvi. Suppliment tal-Parti B tas-SERA

81. Is-suppliment li jintroduċi d-differenzi bejn il-Parti B tas-SERA u l-Annessi tal-ICAO rilevanti li jkunu jeħtieġu qbil komuni u notifika lill-ICAO mill-Istati Membri ġie abbozzat skont il-kontenut tal-abbozz tal-Parti B fl-NPA. Numru ta' kummenti ġew rifċevuti li indikaw titjib jew li talbu biex jitwettqu bidliet skont il-bidliet proposti għall-abbozz tal-IR innifsu.

82. Is-suppliment ġie rivedut u modifikat skont il-bidliet introdotti fl-abbozz tal-IR innifsu wara l-konsultazzjoni u huwa mehmuż ma' din l-Opinjoni.

83. Issa s-suppliment tal-Parti B tas-SERA fih disa' differenzi, inklużi dawk li jikkorrispondu għan-noti tal-ICAO li ġew elevati għal status vinkolanti, meta mqabbla mal-253 differenza notifikata flimkien mal-intier tal-Annessi 11 u 111 tal-ICAO relatati mal-punti tal-Anness 11 tal-ICAO li nżammu għall-Parti B tas-SERA.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

IV. Valutazzjoni tal-Impatt Regolatorju

Għan u effett ippjanat

84. L-għan tar-RIA huwa li tiddetermina l-aħjar għażla sabiex jinkiseb l-objettiv tal-attività ta' regolamentazzjoni filwaqt li jiġu minimizzati l-impatti negattivi potenzjali. Din tikkonsisti minn serje ta' ħames passi loġiċi li jistrutturaw l-analiżi: l-identifikazzjoni tal-kwistjoni, id-definizzjoni tal-objettiv, l-iżvilupp tal-għażla, l-analiżi tal-impatt u t-tqabbil tal-għażliet. F'dan il-każ partikolari t-tqabbil tal-għażliet huwa pjuttost limitat minħabba r-raġuni li l-abbozz tal-IR tas-SERA ġie żviluppat skont il-mandat tas-SERA u, kif diġà msemmi fl-NPA 2011-02, il-possibbiltà li jintgħażlu l-alternattivi dwar kif wieħed għandu jipproċedi bl-iżvilupp tal-abbozz tal-IR tal-Parti B tas-SERA kienet limitata. Għaldaqstant, se tiġi esplorata biss l-alternattiva magħżula.

85. Ir-RIA attwali ma jirrepetix ir-RIA kollu kemm hu ppreżentat fl-NPA iżda jindirizza l-punti prinċipali, u jżid xi impatti ġodda identifikati waqt il-proċess ta' konsultazzjoni.

a. Kwistjonijiet li huma indirizzati fir-RIA tal-Parti B tas-SERA

86. It-traspożizzjoni tad-dispożizzjonijiet rilevanti mill-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO għar-Regoli Standardizzat Ewropew tal-Ajru (SERA).

87. Barra minn hekk, il-Kummissjoni Ewropea talbet b'mod ċar fil-mandat tas-SERA li l-ħidma għandha twassal primarjament għall-ħolqien ta' abbozz ta' Regola Implimentattiva tal-Kummissjoni Ewropea sakemm ma jkunx meqjus li l-armonizzazzjoni sħiħa ma tkunx meħtieġa. Kien hemm ukoll it-talba li r-regola tagħti prijorità lis-soluzzjonijiet konformi mal-ICAO.

b. Skala tal-kwistjoni

88. Kif imsemmi hawn fuq, anki jekk l-Anness 2 tal-ICAO jingħata l-isem 'Regoli tal-Ajru', ġie rikonoxxut li d-dispożizzjonijiet li huma ta' natura ta' 'regola tal-ajru' jistgħu jinstabu wkoll f'dokumenti tal-ICAO oħra. Din kienet il-bażi għall-iżvilupp tal-abbozz tal-Parti B tas-SERA billi jiġu identifikati liema dispożizzjonijiet li ġejjin mill-Anness 3 u l-Anness 11 tal-ICAO għandhom jiġu trasposti fil-leġiżlazzjoni bħala regoli tal-ajru.

89. L-abbozz tal-IR tas-SERA m'għandux l-għan li joħloq obbligi ġodda fuq l-Istati Membri iżda għandu l-intenzjoni li jistandardizza l-mod kif l-obbligi eżistenti tal-ICAO jiġu implimentati fl-ajru uniku Ewropew. Peress li d-dispożizzjonijiet tal-ICAO trasposti ilhom jintużaw madwar id-dinja għal żmien twil, l-iskala tal-kwistjoni mhijiex ikkunsidrata bħala waħda sinifikanti.

90. Hemm xi ftit każijiet fejn l-abbozz tal-Parti B tas-SERA huwa differenti (differenza tal-Kategorija A) mill-SARPs tal-ICAO. Id-differenzi proposti huma ġustifikati. Għall-proposta relatata mal-kontrolli tal-ħin sal-eqreb minuta li probabbilment tikkostitwixxi differenza tal-Kategorija Ċ, se titwettaq u tiġi pprovduta valutazzjoni tas-sigurtà lill-Kummissjoni biex tappoġġja l-proċedura ta' komitoloġija.

c. Stqarrija fil-qosor tal-għanijiet tal-Opinjoni

91. L-għan ewlieni huwa li jitkomplew l-isforzi diġà mibdija mill-Kummissjoni Ewropea biex jiġi stabbilit sett armonizzat ta' regoli tal-ajru għall-ispazju tal-ajru Ewropew biex tiżdied is-sigurtà u biex tiġi minimizzata l-inkonvenjenza u r-riskju ta' nuqqas ta' ftehim minħabba s-settijiet ta' regoli nazzjonali varjati u biex jiġi żgurat li jkun hemm traffiku tal-ajru internazzjonali effiċjenti u mħaffef, li jirrikjedi fehim komuni tas-sinjali, proċeduri ta' prevenzjoni ta' kolliżjonijiet, struzzjonijiet għas-servizzi tat-traffiku tal-ajru, frażjoloġija u kwistjonijiet oħra simili għal dawn.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

Għażliet

92. L-alternattiva magħżula hija 'Abbozz tal-Parti B tas-SERA, li jittrasponi r-regoli tad-dispożizzjonijiet tal-ajru mill-Annessi tal-ICAO, minbarra l-Anness 2'. Din l-alternattiva kienet magħżula skont il-mandat tas-SERA.

Setturi kkonċernati

93. L-IR tas-SERA se tħalli impatt fuq il-persuni (bdoti, ATCOs) u l-entitajiet (Stati Membri, awtoritajiet kompetenti, ANSP, operaturi tal-inġenji tal-ajru u x'aktarx operaturi tal-ajrudromi).

Impatti

a. L-impatti kollha identifikati

94. Il-persuni u l-entitajiet, li joperaw fi Stati Membri li implimentaw klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru li ma ssegwix b'mod preċiż id-dispożizzjoni tal-ICAO (eż. li jiġu permessi ċerti VFR fil-Klassi A jew l-użu tal-Klassi F mhux bħala klassifikazzjoni temporanja, eċċ) jistgħu jiġu affettwati mill-implimentazzjoni ta' dan ir-regolament. Barra minn hekk, il-ftit żidiet relatati mal-SARPs tal-ICAO (eż., bħall-possibbiltà li xi noti jiġu elevati għall-grad ta' dispożizzjonijiet kif deskritt fis-Suppliment tal-Parti B tas-SERA u dispożizzjonijiet ġodda bbażati fuq is-sett ta' għodod ta' klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru) jistgħu jaffettwaw ukoll dawk is-setturi identifikati.

95. Sabiex tiġi ppreparata valutazzjoni kwantitattiva li hi struttura u mqassma b'mod tajjeb, huwa meħtieġ stħarriġ li jkopri l-Ewropa kollha sabiex jiġu identifikati dawn li ġejjin:

— L-Istati Membri li fihom il-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru tas-SERA se timponi bidliet;

— Kif il-leġiżlazzjonijiet nazzjonali se jiġu affettwati mill-bidliet introdotti u kif tista' ssir l-implimentazzjoni;

— Sa fejn l-aċċess ta' xi utenti tal-ispazju tal-ajru għal ċerti partijiet tal-ispazju tal-ajru se jkun affettwat u jekk l-għodod il-ġodda introdotti fil-Parti B tas-SERA jippermettux li jitnaqqsu l-kwistjonijiet permezz ta' proċeduri ġodda;

— X'riżorsi, inkluż taħriġ, ikunu meħtieġa għall-implimentazzjoni tal-proċeduri l-ġodda.

96. Dan it-tip ta' stħarriġ probabbilment ikun jeħtieġ kemm ħin kif ukoll riżorsi, u jekk wieħed iżomm f'moħħu, b'mod ġenerali l-perjodu ta' żmien qasir għall-abbozzar tas-SERA, dan mhuwiex meqjus vijabbli u għalhekk ma tantx huwa possibbli li ssir stima kwantitattiva li tkun kredibbli.

i. Sigurtà

97. Sabiex l-impatt tas-sigurtà globali tar-Regoli Implimentattivi, il-Mezzi Aċċettabbli ta' Konformità u l-Materjal ta' Gwida jiġu evalwati kif suppost, jinħtieġ is-sett sħiħ tal-pakkett ta' leġiżlazzjoni. Barra minn hekk, huwa meqjus neċessarju li tiġi indirizzata wkoll l-IR tas-SERA flimkien mar-Regoli Implimentattivi li ġew adottati reċentement għal-liċenzjar tal-ekwipaġġ tat-titjira, mar-regoli għall-operazzjonijiet tal-ajru li diġà ġew ivvutati b'mod pożittiv mill-Kumitat tal-EASA, u mad-dispożizzjonijiet futuri relatati mal-Parti-ATS u l-Parti-MET. F'dan il-każ partikolari, il-Parti B tas-SERA tintroduċi fil-leġiżlazzjoni tal-UE, id-dispożizzjonijiet trasposti biss mill-Anness 3 u l-Anness 11 tal-ICAO, li huma kkunsidrati bħala tan-natura ta' 'regoli tal-ajru'. Il-Parti B tas-SERA tikkumplimenta l-Parti A tas-SERA li tittrasponi d-dispożizzjonijiet mill-Anness 2 tal-ICAO. Barra minn hekk, għandha ssegwi aktar ħidma fir-rigward tal-iżvilupp tal-IR tas-SERA, li tittrasponi dispożizzjonijiet rilevanti mill-Anness 10 tal-ICAO, il-PANS-ATM, il-PANS-OPS u dokumenti oħra għal-leġiżlazzjoni tal-UE. Fil-fatt, is-sett leġiżlattiv sħiħ għandu jitqies bħala komplet biss meta l-IRs kollha kif deskritt fit-Taqsima 'struttura tar-Regola' jiġu adottati. Madankollu, huwa importanti li jiġi enfasizzat li ladarba l-miżuri kollha rilevanti

(Regoli Implimentattivi, Mezzi Aċċettabbli ta' Konformità u Materjal ta' Gwida) jidħlu fis-seħħ u jiġu implimentati, l-impatt tas-sigurtà ġenerali jiġi kkunsidrat bħala pożittiv meta mqabbel mas-sitwazzjoni tal-lum peress li se jkun hemm implimentazzjoni uniformi tal-SARPs tal-ICAO fl-ispazju tal-ajru Ewropew.

98. Kif diġà ġie spjegat, wieħed ma jistax jippretendi li sett sħiħ ta' regoli Ewropej armonizzati jista' jiġi ppreparat fl-istess ħin. Dan huwa wkoll rikonoxxut mill-Kummissjoni Ewropea fil-mandat tas-SERA lill-EUROCONTROL li jipprevedi approċċ gradwali fl-iżvilupp tal-IR tas-SERA.

99. Madankollu, huwa meħtieġ li jiġi vvalutat l-impatt tas-sigurtà ta' din it-traspożizzjoni fid-dawl tal-kamp ta' applikazzjoni tal-Parti B tas-SERA sabiex jintwera li r-regola hija intrinsikament sigura. Twettqet valutazzjoni tal-impatt tas-sigurtà - Kapitolu III tal-NPA (Sommarju tal-valutazzjoni tas-Sigurtà tal-Parti B tas-SERA), biex tiġi indirizzata t-traspożizzjoni Ewropea tar-rekwiżiti għas-servizzi tat-traffiku tal-ajru li huma ta' natura ta' 'regola tal-ajru' fil-qafas leġiżlattiv tal-ajru uniku Ewropew.

100. Dan il-proċess ta' valutazzjoni tal-impatt tas-sigurtà sar matul il-fażijiet differenti tal-iżvilupp tar-regola.

101. Matul il-fażi inizjali, sitt speċifikazzjonijiet ta' livell għoli ta' sigurtà tas-SERA ġew identifikati biex jiżviluppaw sew id-dispożizzjonijiet tal-Parti B tas-SERA sabiex juru li: *'sett sħiħ u korrett ta' rekwiżiti għas-servizzi tat-traffiku tal-ajru, li huma ta' natura ta' 'regola tal-ajru', ġew determinati sabiex jiġi żgurat fluss sigur ta' traffiku tal-ajru fl-UE.'*

102. Fi tmiem il-fażi ta' żvilupp, ġie muri li l-Parti B tas-SERA B hija kompluta, korretta, għandha robustezza u proprjetajiet ta' integrità suffiċjenti, hija potenzjalment implementabbli/tista' tintlaħaq u hija konsistenti mal-għan tal-IR. Ta' min jinnota li ħafna mir-rekwiżiti tal-Parti B tas-SERA huma kkunsidrati bħala rekwiżiti ta' sigurtà minħabba l-għanijiet ewlenin tagħhom li jfittxu li jnaqqsu l-periklu/ir-riskju pre-eżistenti li huwa inerenti għall-avjazzjoni (eż. Kolliżjoni fl-Ajru, Kolliżjoni fuq it-*Taxiway*, eċċ).

103. Barra minn hekk, kif inhuwa meħtieġ fir-Regola Implimentattiva tas-SERA, it-tranżizzjoni mis-sitwazzjoni attwali tal-Istati Membri għall-applikazzjoni tad-dispożizzjonijiet tal-Parti B tas-SERA għandha tiġi ssostanzjata minn valutazzjoni lokali tas-sigurtà biex din il-fażi ta' tranżizzjoni tiġi mmaniġġjata b'mod sigur.

104. Fl-aħħar nett, din il-valutazzjoni kkonkludiet li m'għandha tiġi permessa l-ebda eżenzjoni mir-regola u li għandu jiġi stabbilit proċess ta' 'manutenzjoni' biex jiġu kkunsidrati r-rekwiżiti ta' sigurtà futuri, l-emendi tal-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO, jew kull emenda li toriġina minn bidla fl-ambjent operattiv tal-UE.

105. Biex nikkonkludu, l-applikazzjoni ta' dan il-proċess strutturat ta' valutazzjoni tal-impatt tas-sigurtà wera li r-rekwiżiti għas-servizzi tat-traffiku tal-ajru tal-Parti B tas-SERA, li huma ta' natura ta' 'regola tal-ajru', jiżguraw fluss ta' traffiku tal-ajru aktar sigur fl-UE u l-applikazzjoni tagħhom se tkun kompletament sigura biss meta s-sistema regolatorja Ewropea tal-avjazzjoni tkun kompluta u implimentata. Tabilħaqq, kull kwistjoni, rakkomandazzjoni u suppożizzjoni dwar is-sigurtà identifikati matul il-proċess ta' valutazzjoni tas-sigurtà ġew indirizzati b'mod xieraq mill-IR tas-SERA kif mehmuża ma' din l-Opinjoni jew inbdiet azzjoni biex tindirizzahom b'mod xieraq (eż. l-iżvilupp li għaddej tal-AMC u l-GM fil-Parti B tas-SERA u l-iżvilupp li għaddej ta' regolamenti oħra fir-Regolament Bażiku).

106. Fl-aħħar nett, huwa importanti li jiġi enfasizzat li l-impatt tas-sigurtà ta' xi punti bħalma huma l-kontroll tal-ħin sal-eqreb minuti minflok nofs minuti u d-dispożizzjonijiet il-ġodda bħall-RMZ u t-TMZ se jiġu analizzati u r-riżultat ta' din il-valutazzjoni se jitqiegħed għad-dispożizzjoni tal-Kummissjoni.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

ii. Ekonomiku

107. F'dan l-istadju, l-ispejjeż jinkludu l-aktar dawk assoċjati mat-tixrid ta' informazzjoni, it-taħriġ u l-familjarizzazzjoni tal-fornituri ta' servizzi ta' navigazzjoni bl-ajru, l-operaturi tal-ajrudromi u l-utenti tal-ispazju tal-ajru mar-regola. Madankollu, dawn huma meqjusa bħala spejjeż ta' darba neċessarji biex jibdlu r-regoli u l-proċeduri għall-ewwel darba. Wara dan, tnaqqis fl-ispejjeż li għaddejja hu mistenni permezz tal-armonizzazzjoni. Madankollu, għandu jiġi enfasizzat ukoll li, minħabba n-nuqqas ta' dejta disponibbli minn kull Stat Membru, l-evalwazzjoni tal-valutazzjoni tal-impatt ekonomiku hi waħda kwalitattiva biss.

108. L-effett fid-diversi żoni tal-ispazju tal-ajru Ewropej jista' jkun:

- l-ebda bidla, fejn ir-regoli nazzjonali huma diġà f'konformità sħiħa mal-Parti B tas-SERA;
- il-modifikazzjoni ta' xi regoli nazzjonali sabiex jikkonformaw mal-Parti B tas-SERA (peress li r-Regola Implimentattiva tas-SERA ma tittrasponix l-Anness 11 jew l-Anness 3 tal-ICAO kollu u t-traspożizzjoni sħiħa se ssir fi stadju aktar tard);
- l-Istati Membri kollha mhux se jkollhom iżjed bżonn jagħmlu sforzi biex jittrasponu l-emendi tal-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO[9], peress li dan se jibda jsir fil-livell Ewropew billi tiġi emendata r-Regola Implimentattiva Ewropea.

109. L-iskala tal-impatt se tiddependi fuq:

- l-ispejjeż nazzjonali assoċjati mal-ilħuq tar-rekwiżiti sabiex isiru valutazzjonijiet tas-sigurtà nazzjonali dwar il-bidliet (jekk ikun hemm) assoċjati mal-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA;
- in-numru u l-kamp ta' applikazzjoni tad-differenzi identifikati bejn il-Parti B tas-SERA u r-regoli nazzjonali;
- il-livell tal-bidliet (jekk ikun hemm) fil-proċeduri operattivi meħtieġa f'kull Stat Membru; u
- l-iskala tal-miżuri tal-mitigazzjoni tar-riskju (jekk ikun hemm) meħtieġa mill-valutazzjoni tas-sigurtà li teħtieġ li titwettaq lokalment.

110. L-ispejjeż tar-Regola Implimentattiva tal-Parti B tas-SERA jistgħu jinkludu:

- l-ispejjeż tat-tixrid ta' informazzjoni, it-taħriġ u l-familjarizzazzjoni mar-Regola Implimentattiva tas-SERA;
- l-ispejjeż tal-bidliet fil-proċeduri operattivi;
- l-ispejjeż tal-miżuri tal-mitigazzjoni tar-riskju (jekk ikun hemm) meħtieġa mill-valutazzjoni tas-sigurtà li teħtieġ li titwettaq lokalment.

111. L-impatt fuq ir-regolaturi, il-fornituri ta' servizzi tan-navigazzjoni bl-ajru (l-ANSPs), l-operaturi ta' ajrudromi u l-utenti tal-ispazju tal-ajru se jiddependu b'mod ċar fuq kemm ir-regoli nazzjonali tagħhom huma differenti mill-Annessi 3 u 11 tal-ICAO u, konsegwentement, mill-Parti B tas-SERA. L-involviment tal-ANSPs, l-operaturi ta' ajrudromi u l-operaturi ta' inġenji tal-ajru se jinkludi t-tixrid ta' informazzjoni dwar kwalunkwe bidla f'xi regola lill-persunal tagħhom, it-taħriġ lill-persunal tagħhom kif ikun xieraq u l-implimentazzjoni ta' kull bidla fil-proċeduri operattivi li huma meħtieġa. L-awtoritajiet kompetenti jridu jiżguraw li l-persunal tagħhom huwa konxju ta' kwalunkwe bidla fir-regoli tal-ispazju tal-ajru tagħhom stess u li jiżguraw il-konformità tal-ANSPs, l-operaturi tal-ajruporti u l-utenti tal-ispazju tal-ajru mar-regoli emendati. It-twaqqif ta'

---

9 Għal dawk l-SARPs tal-ICAO li diġà ġew trasposti fil-leġiżlazzjoni tal-UE

perjodu ta' tranżizzjoni xieraq għad-dħul fis-seħħ tar-regoli tal-Parti B tas-SERA jista' jwassal biex dan l-impatt ikun iżgħar.

Regolaturi/awtorità kompetenti

112. Ir-regolaturi/l-awtoritajiet kompetenti fil-bidu jeħtieġ li jiġu assigurati li ġew implimentati l-bidliet meħtieġa għar-regoli, u dan se jinvolvi spiża (eż. spetturi). Wara dan, l-ispejjeż biex tiġi żgurata l-konformità ma' kull regola emendata mhux se jkunu differenti mill-ispejjeż eżistenti biex tiġi żgurata l-konformità mar-regoli attwali. Huwa possibbli li xi Stati Membri li huma affettwati mid-dispożizzjonijiet tal-Parti B tas-SERA se jkollhom bżonn jemendaw il-leġiżlazzjoni nazzjonali tagħhom kif xieraq.

113. F'xi każijiet partikolari, l-ispiża tista' toriġina mill-bżonn li jiġu introdotti bidliet fil-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru u għalhekk, il-ħtieġa li jiġu emendati l-mapep u l-pubblikazzjonijiet rilevanti kollha. Barra minn hekk, l-introduzzjoni ta' bidliet fid-disinn tal-ispazju tal-ajru bħal rotot tal-ATS ġodda, spazju tal-ajru ristrett jew segregat, eċċ, se jkunu meħtieġa f'xi Stati Membri sabiex dawn jikkonformaw mal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru u biex ilaħħqu mal-ħtiġijiet ta' utenti tal-ispazju tal-ajru speċifiċi.

ANSPs u operaturi ta' ajrudromi

114. Kull ANSPs għandu jkollu diġà fis-seħħ il-proċeduri meħtieġa biex jiżgura li l-informazzjoni xierqa hija kompletament mxerrda lill-persunal kollu meħtieġ. Filwaqt li se jkun hemm xi impatt amministrattiv, minħabba l-bidliet meħtieġa għal kull ANSP, l-użu ta' dawn il-proċeduri eżistenti għall-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA m'għandux iħalli effett sinifikanti fuq l-ispejjeż tal-ANSP.

115. Fir-rigward tat-taħriġ, filwaqt li jista' jkun hemm xi spejjeż żgħar relatati mal-aġġornament tal-materjali ta' taħriġ, l-ispiża tal-korsijiet ta' taħriġ meta jidħlu fis-seħħ ir-regoli l-ġodda m'għandhiex tkun differenti mill-ispiża attwali għaż-żamma tal-persunal kompetenti. L-ispejjeż tat-taħriġ jistgħu jiżdiedu biss fl-Istati Membri fejn il-klassifika tal-ispazju tal-ajru teħtieġ li tiġi emendata u fejn il-proċeduri tal-ATS għandhom jiġu emendati wkoll kif xieraq. Fi kwalunkwe każ, l-ispiża tal-bidliet fil-proċeduri operattivi biex tiġi appoġġjata l-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA tista' biss tiġi stmata lokalment.

116. Barra minn hekk, jekk l-Istati Membri jiddeċiedu li jikklassifikaw mill-ġdid l-ispazju tal-ajru tal-Klassi F fi spazju tal-ajru kkontrollat, allura dan x'aktarx li jġib miegħu spejjeż addizzjonali rilevanti għat-taħriġ u l-impjiegi tal-ATCO.

117. F'każijiet fejn l-operaturi tal-ajruporti jipprovdu wkoll servizzi ta' navigazzjoni bl-ajru, dawn se jkunu affettwati wkoll bl-istess mod kif l-ANSPs huma affettwati mill-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA.

Operaturi tal-inġenji tal-ajru u utenti tal-ispazju tal-ajru

118. Il-proċeduri ta' rutina eżistenti għall-għoti ta' informazzjoni lill-bdoti li huma meħtieġa mir-regolamenti Ewropej jew nazzjonali jkopru t-tixrid ta' informazzjoni dwar ir-regola proposta. Għaldaqstant, dan il-proċess għandu jkun jista' jiġi mmaniġġjat fi ħdan il-proċeduri attwali b'effett minimu fuq l-ispejjeż.

119. Fir-rigward tat-taħriġ u l-eżamijiet, l-istess bħall-ANSPs, filwaqt li jista' jkun hemm xi spejjeż żgħar relatati mal-aġġornament tal-materjali ta' taħriġ, l-ispiża tat-taħriġ meta jidħlu fis-seħħ ir-regoli l-ġodda tista' biss tiġi stmata lokalment.

120. F'xi każijiet partikolari, meta r-regolatur/l-awtorità kompetenti tal-Istati Membri tiddeċiedi li timplementa RMZ u/jew TMZ fi spazju tal-ajru tal-Klassi G, F u E, popolazzjoni limitata ta' inġenji tal-ajru li jintużaw għall-avjazzjoni ġenerali jistgħu jkunu jeħtieġu tagħmir addizzjonali, iżda l-istima tan-nefqa tista' ssir biss lokalment minn dawk l-Istati Membri li jimplimentaw dawn il-miżuri.

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.

iii. Ambjentali

121. Impatt minuri jew l-ebda impatt ambjentali mhu mistenni.

iv. Soċjali

122. L-ebda impatt soċjali mhu mistenni.

v. Rekwiżiti oħra tal-avjazzjoni barra mill-kamp ta' applikazzjoni tal-EASA jew tas-SES

123. L-ebda rekwiżit ieħor barra mill-kamp ta' applikazzjoni tal-EASA jew tas-SES. Madankollu, għandu jiġi rikonoxxut li filwaqt li l-operazzjonijiet militari bl-inġenji tal-ajru u l-fornituri ta' servizzi militari li jipprovdu servizzi prinċipalment għall-OAT huma barra mill-kamp ta' applikazzjoni tas-SES jew tar-Regolament Bażiku tal-EASA, l-implimentazzjoni ta' dawn id-dispożizzjonijiet fil-livell Ewropew tista' potenzjalment ikollha xi implikazzjonijiet fuq l-attivitajiet tagħhom iżda dawn ma jistgħux jiġu stmati bl-informazzjoni disponibbli. Barra minn hekk, huwa importanti li jiġi enfasizzat li l-impatt ikun prinċipalment fuq il-Parti tal-'GAT' mill-attivitajiet militari (bħala regolaturi, utenti tal-ispazju tal-ajru jew ANSPs) u f'dan ir-rigward l-impatt jista' jitqies simili bħal fil-każ tal-entitajiet ċivili.

Sommarju u valutazzjoni finali

a. Tqabbil tal-impatti pożittivi u negattivi għal kull għażla evalwata

124. Kif issemma' hawn fuq, il-possibbiltà ta' għażla tal-alternattivi dwar kif wieħed għandu jipproċedi bl-iżvilupp tal-Parti B tas-SERA kienet waħda limitata. Għal din ir-raġuni, din ir-RIA ma tistax twettaq analiżi komparattiva dwar l-impatt ta' kull alternattiva iżda hija kkonċentrata fuq l-evalwazzjoni tal-impatti pożittivi u negattivi tal-alternattiva magħżula 'it-traspożizzjoni ta' regoli tad-dispożizzjonijiet tal-ajru mill-Annessi tal-ICAO, minbarra l-Anness 2'.

a.1 Impatti pożittivi:

— Implimentazzjoni uniformi tar-regoli Ewropej standardizzati tal-ajru fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament Bażiku u tar-regolamenti tas-SES.

— Regolament uniku li jkopri r-rekwiżiti, rilevanti għar-regoli tal-ajru mill-Anness 2 tal-ICAO, u li jittrasponi r-regoli tad-dispożizzjonijiet tal-ajru mill-Annessi tal-ICAO, minbarra l-Anness 2.

— L-utenti tal-ispazju tal-ajru mhux se jkunu obbligati li jsegwu kull traspożizzjoni speċifika ta' Stat Membru tas-SARPs tal-ICAO relatati mar-regoli tal-ajru meta dawn ikunu qed itiru fl-ispazju tal-ajru Ewropew.

— Inkonvenjenza mnaqqsa u riskji ta' nuqqas ta' ftehim minħabba settijiet ta' regoli nazzjonali tal-ajru varjati u l-applikazzjoni differenti tal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru.

— Appoġġ lill-Istati Membri billi tiġi pprovuta implimentazzjoni uniformi u konformi tas-SARPs tal-ICAO. L-Istati Membri, fil-futur mhux se jkollhom iżjed bżonn jagħmlu ħafna sforzi biex jittrasponu l-emendi għad-dispożizzjonijiet rilevanti fl-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO, peress li dan se jsir b'mod ċentralizzat fil-livell Ewropew permezz tal-kompiti ta' regolamentazzjoni rilevanti.

— Tarmonizza l-implimentazzjoni tal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru tal-ICAO.

— Tarmonizza d-dispożizzjonijiet relatati mal-VFR speċjali u tipprovdi kundizzjonijiet mhux ambigwi għall-implimentazzjoni tagħha.

— Tipprovdi għodod għall-Istati Membri sabiex itejbu s-sigurtà f'dawk il-partijiet tal-ispazju tal-ajru fejn tinħass il-ħtieġa, billi jiġu mwaqqfa Żoni Obbligatorji għar-

Radju (RMZ) u Żoni Obbligatorji għat-Transponder (TMZ). B'dan il-mod l-Istati Membri jkunu jistgħu jakkomodaw il-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru tal-ICAO skont il-ħtiġijiet speċifiċi tagħhom.

a.2 Impatti negattivi:

— Kif diġà ssemma', il-prinċipju miżmum għall-valutazzjoni tal-impatt għandu jillimita l-kamp ta' applikazzjoni għall-kwistjonijiet ġenerali peress li ma jistax jidħol fl-aspetti dettaljati tal-implimentazzjoni jew l-ispeċifiċitajiet nazzjonali tal-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA. Barra minn hekk, minħabba l-perjodu ta' żmien qasir, ma twettaqx stħarriġ dwar l-aspetti dettaljati tal-implimentazzjoni jew l-ispeċifiċitajiet nazzjonali tal-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA.

— Impatt negattiv possibbli huwa l-ispiża assoċjata mal-implimentazzjoni tal-Parti B tas-SERA fir-rigward tat-taħriġ tal-persunal u t-tibdil fil-proċeduri.

b. Valutazzjoni finali u rakkomandazzjoni tal-alternattiva magħżula

125. L-adozzjoni ta' regoli uniformi tal-ajru li jittrasponu dispożizzjonijiet mill-Annessi tal-ICAO, minbarra l-Anness 2, timplika spejjeż li se jiddependu mis-sitwazzjoni li kienet teżisti qabel fl-Istati Membri.

126. Fejn hu meħtieġ li jitwettqu xi bidliet, għandu jkun hemm diġà proċeduri fis-seħħ, fis-sistemi ta' ġestjoni tal-bidliet u s-sigurtà rilevanti, għat-tixrid ta' informazzjoni lin-nies xierqa filwaqt li l-ispejjeż inkrementali biex tiġi inkluża informazzjoni dwar dawn il-bidliet fir-regoli proposti f'dan il-proċess għandhom ikunu minimi.

127. Fil-każ tat-taħriġ, filwaqt li jista' jkun hemm xi spejjeż involuti fil-modifikazzjoni tal-materjal tat-taħriġ, l-ispejjeż tat-taħriġ meta r-regoli l-ġodda jidħlu fis-seħħ, jistgħu biss jiġu stmati lokalment.

128. Fejn jinħtieġu bidliet aktar sinifikanti, b'mod speċjali marbuta mal-introduzzjoni ta' klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru ġdida u/jew TMZ u RMZ, l-ispejjeż assoċjati se jiżdiedu kif xieraq, iżda bħalissa dan għadu ma jistax jiġi evalwat.

129. Madankollu, l-impatt negattiv potenzjali assoċjat maż-żieda potenzjali tal-ispiża għal xi Stati Membri, li implimentaw l-Anness 11 u l-Anness 3 b'xi differenzi, għandu jiġi kkumpensat mill-impatt pożittiv tas-sigurtà globali peress li se jkun hemm implimentazzjoni uniformi tas-SARPs tal-ICAO fl-ispazju tal-ajru Ewropew, ladarba l-miżuri rilevanti kollha (Regoli Implimentattivi, Mezzi Aċċettabbli ta' Konformità u Materjal ta' Gwida) jiġu adottati u implimentati. Barra minn hekk, l-Istati Membri mhux se jsibuha diffiċli biex jittrasponu l-emendi tal-Anness 11 u l-Anness 3 tal-ICAO, peress li dan se jsir fil-livell Ewropew.

130. Minbarra dan, huwa wkoll importanti li jiġi enfasizzat l-impatt pożittiv assoċjat mal-implimentazzjoni tar-Regola Implimentattiva tal-Parti B tas-SERA li se tappoġġja l-moviment liberu ta' inġenji tal-ajru bejn il-fruntieri fl-Ewropa u se tappoġġja lill-Istati Membri fl-isforzi tagħhom biex iżommu livelli għolja ta' sigurtà, kif ukoll fl-implimentazzjoni ta' Blokki ta' Spazju tal-Ajru Funzjonali.

V. Opinjoni finali tal-Aġenzija

131. Id-dispożizzjonijiet tal-Parti B tas-SERA kif mehmuża ma' din l-Opinjoni ġew żviluppati skont il-proċeduri ta' regolamentazzjoni tal-Aġenzija u kif ukoll skont l-ispeċifikazzjonijiet stabbiliti mill-Kummissjoni fil-mandat tas-SERA mogħti lill-EUROCONTROL.

132. Wara l-proċess ta' konsultazzjoni tal-Aġenzija, it-tweġibiet mogħtija għall-kummenti mill-partijiet interessati, u r-reazzjonijiet riċevuti flimkien mal-ispjegazzjonijiet u l-ġustifikazzjonijiet mogħtija fit-Taqsima b), l-opinjoni finali tal-Aġenzija hija mqassra kif ġej:

a) Id-dispożizzjonijiet tal-Parti B tas-SERA kif mehmuża ma' din l-Opinjoni jittrasponu d-dispożizzjonijiet tal-Annessi 11 u 3 tal-ICAO li huma kkunsidrati bħala tan-natura ta' 'regoli tal-ajru' u jappoġġjaw l-armonizzazzjoni u l-uniformità tal-applikazzjoni tal-klassifikazzjoni tal-ispazju tal-ajru u l-użu tal-ispazju tal-ajru fl-Ewropa.

b) Id-differenzi li fadal bejn il-Parti B tas-SERA u l-Annessi tal-ICAO rilevanti huma, fir-rigward tat-test attwali, aktar restrittivi (Kategorija A).

c) Il-kwistjonijiet relatati mal-kjarifika tad-definizzjoni ta' 'awtorità kompetenti' u d-deskrizzjoni ta' 'kontrolli tal-ħin' għandhom jiġu indirizzati qabel ma l-Kummissjoni tiffinalizza l-proċedura ta' komitoloġija.

d) Numru sinifikanti mill-kwistjonijiet deskritti hawn fuq li tqajmu mill-partijiet interessati matul il-proċess ta' żvilupp ġew riżolti fl-abbozz ta' regola propost li huwa mehmuż ma' din l-Opinjoni;

e) Hemm kwistjonijiet oħra li għandhom jiġu solvuti fil-futur qarib wara l-evalwazzjoni tas-sigurtà tal-Aġenzija dwar dawn il-punti kif indikat f'din l-Opinjoni, permezz ta' żvilupp tal-AMC/GM jew bil-ħidma futura fuq il-Parti Ċ tas-SERA.

Kolonja, 14 ta' Novembru, 2011

P. GOUDOU

Direttur Eżekuttiv

TE.RPRO.00036-001© Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kull dritt huwa riżervat.
Dokument proprjetarju. Il-kopji mhumiex ikkontrollati. Ikkonferma l-istatus tar-reviżjoni permezz tal-EASA-Internet/Intranet.