

IT

IT

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, ...
C

Progetto

REGOLAMENTO (UE) n. .../... DELLA COMMISSIONE

del [...]

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

(Testo rilevante ai fini del SSE)

Progetto

REGOLAMENTO (UE) n. .../... DELLA COMMISSIONE

del [...]

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

(Testo rilevante ai fini del SSE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo, modificato dal regolamento n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (in prosieguo: "regolamento quadro")⁽¹⁾, ed in particolare gli articoli 5 e 8,

visto il 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, modificato dal regolamento n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (in prosieguo: "regolamento sullo spazio aereo")⁽²⁾, ed in particolare l'articolo 4,

visto il 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, modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (in prosieguo: "regolamento di base dell'AESA"), ed in particolare gli articoli 8 e 8b e l'allegato V ter,

¹ GU L 300 del 14.11.09, pag. 34.

² GU L 300 del 14.11.09, pag. 34.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. .../... della Commissione è modificato come segue:

1. Le seguenti definizioni sono aggiunte all'articolo 2:

“segnalazione aerea”, la valutazione di uno o più elementi meteorologici effettuata da un aeromobile in volo.

“informazioni AIRMET”, informazioni rilasciate da un ufficio per le osservazioni meteorologiche riguardanti il verificarsi o la previsione di specifici fenomeni meteorologici in rotta che possono influenzare la sicurezza di operazioni di volo a bassa quota e che non erano già incluse nelle previsioni rilasciate per i voli a bassa quota nella regione di informazione di volo interessata o sua sottozona.

“segnalazione di volo”, una segnalazione effettuata da un aeromobile in volo preparata conformemente ai requisiti per la posizione, segnalazione operativa e/o meteorologica.

“istruzione in materia di controllo del traffico aereo”, le direttive rilasciate dal controllo del traffico aereo con lo scopo di richiedere ad un pilota di intraprendere un'azione specifica.

“servizio automatico di informazioni terminali (ATIS)”, la fornitura automatica di informazioni di routine attuali ad aeromobili in arrivo ed in partenza per tutto l'arco delle 24 ore o un periodo temporale specifico:

- a. “Data link-servizio automatico di informazioni terminali (D-ATIS)”, la fornitura di ATIS mediante data link.
- b. “Voce-servizio automatico di informazioni terminali (Voice-ATIS)”, la fornitura di ATIS mediante la diffusione continua e ripetitiva di messaggi radio.

“limite dell'autorizzazione”, il punto fino al quale viene concessa un'autorizzazione dal controllo del traffico aereo ad un aeromobile.

“autorizzazione per fase successiva”, un'autorizzazione rilasciata ad un aeromobile da un'unità di controllo del traffico aereo che non è l'attuale autorità responsabile del controllo di quell'aeromobile.

“nube di importanza operativa”, una nube con l'altezza della base inferiore a 1 500 m (5 000 ft) o al di sotto della più alta altitudine minima di settore, a seconda di quale delle due è maggiore, o un cumulonembo o cumulo torreggiante a qualunque altezza.

“previsione”, un comunicato di condizioni meteorologiche attese per un orario o periodo specifico e per un'area o porzione di spazio aereo specifica.

“radio mandatory zone (RMZ)”, uno spazio aereo di dimensioni definite nel quale il trasporto e l'utilizzo di equipaggiamenti radio è obbligatorio.

“servizio di navigazione radio”, un servizio che fornisce informazioni di riferimento o dati di posizione per il volo efficiente e sicuro di un aeromobile supportato da uno o più aiuti radio alla navigazione.

“visibilità di pista (RVR)”, la distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse.

“informazioni SIGMET”, informazioni rilasciate da un ufficio per le osservazioni meteorologiche riguardanti il verificarsi o la previsione di specifici fenomeni meteorologici in rotta che possono influenzare la sicurezza delle operazioni di volo.

“aeromobile disperso (strayed)”, aeromobile che ha deviato significativamente dalla sua rotta prevista o che riporta di non avere consapevolezza della propria posizione.

“avviso per evitare traffico (traffic avoidance advice)”, suggerimento, in termini di manovre, fornito da un’unità dei servizi del traffico aereo per assistere un pilota al fine di evitare una collisione.

“informazioni di traffico”, informazioni emesse da un’unità dei servizi del traffico aereo per allertare un pilota su altro traffico aereo conosciuto o osservato, che può trovarsi in prossimità della posizione o della prevista rotta di volo, e per aiutare il pilota ad evitare una collisione.

“punto di trasferimento di controllo”, punto definito, situato lungo la traiettoria di volo di un aeromobile, al quale la responsabilità di fornire il servizio di controllo del traffico aereo all’aeromobile viene trasferita da un unità/posizione di controllo alla successiva.

“livello di transizione”, il più basso livello di volo disponibile per l’uso al di sopra dell’altitudine di transizione.

“transponder mandatory zone (TMZ)”, uno spazio aereo di dimensioni definite nel quale il trasporto e l’utilizzo di transponder con il riporto dell’altitudine è obbligatorio.

“aeromobile non identificato”, aeromobile che è stato osservato o segnalato operare in una determinata area ma la cui identità non è stata stabilita.”

2. Nell’allegato al regolamento (UE) n. .../... della Commissione, viene inserita una parte B conformemente all’allegato al presente regolamento.

Articolo 2

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell’Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal [XX/XX/XX].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, [...]

Per la Commissione
[...]
Il presidente

ALLEGATO

Parte B – Requisiti riguardanti i servizi di navigazione aerea

Capitolo 1 – Servizi del traffico aereo

1.1 Osservazioni generali

1.1.1 Obiettivi dei servizi del traffico aereo

1.1.1.1 Gli obiettivi dei servizi del traffico aereo sono:

- a) prevenire le collisioni tra aeromobili;
- b) prevenire le collisioni tra aeromobili sull'area di manovra e ostacoli presenti in quell'area;
- c) accelerare e mantenere un flusso regolare di traffico aereo;
- d) fornire consigli ed informazioni utili per la condotta sicura ed efficiente dei voli;
- e) notificare le organizzazioni rilevanti in merito agli aeromobili che necessitano dei servizi di ricerca e salvataggio ed assistere tali organizzazioni come richiesto.

1.1.2 Coordinamento tra l'operatore di aeromobili e i servizi del traffico aereo

1.1.2.1 Nello svolgere i propri compiti, le unità dei servizi del traffico aereo devono tenere nella dovuta considerazione i requisiti degli operatori di aeromobili derivanti dai loro obblighi come specificato nelle corrispondenti norme dell'Unione europea sulle operazioni di volo e, se così richiesto dagli operatori di aeromobili, deve rendere loro disponibili o ai loro rappresentanti designati le informazioni disponibili per permettergli di svolgere i propri compiti.

1.1.2.2 Quando richiesto da un operatore dell'aeromobile, i messaggi (incluse le segnalazioni di posizione) ricevuti dalle unità dei servizi del traffico aereo e relativi all'utilizzo dell'aeromobile per il quale il servizio di controllo operativo viene fornito da quell'operatore dell'aeromobile devono, per quanto possibile, essere resi disponibili immediatamente a quell'operatore dell'aeromobile o un rappresentante designato conformemente alle procedure concordate localmente.

1.1.3 Orario nei servizi del traffico aereo

1.1.3.1 Le torri di controllo degli aeroporti devono, prima che un aeromobile rulli per il decollo, fornire al pilota l'orario corretto, a meno che i piloti abbiano concordato di ottenerlo da altre fonti. Le unità dei servizi del traffico aereo devono, in aggiunta, fornire agli aeromobili l'orario corretto su richiesta. I controlli temporali devono essere forniti alla metà di minuto più vicina.

1.2 Classificazione degli spazi aerei

1.2.1 Gli stati membri devono, in funzione delle loro necessità, designare lo spazio aereo conformemente alla seguente classificazione dello spazio aereo e all'appendice 4:

Classe A. Sono permessi soltanto i voli IFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Sono richieste comunicazioni radio continue terra-aria per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

Classe B. Sono permessi voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Sono richieste comunicazioni radio continue terra-aria per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

Classe C. Sono permessi voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. I voli IFR sono separati da altri voli IFR e dai voli VFR. I voli VFR sono separati dai voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti altri voli VFR e avvisi per evitare traffico su richiesta. Sono richieste comunicazioni radio continue terra-aria per tutti i voli. Per i voli VFR si applica una limitazione di velocità indicata (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

Classe D. Sono permessi voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. I voli VFR sono separati da altri voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti voli VFR e avvisi per evitare traffico su richiesta. I voli VFR ricevono informazioni sul traffico concernenti tutti gli altri voli e avvisi per evitare traffico su richiesta. Sono richieste comunicazioni radio continue terra-aria per tutti i voli. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità indicata (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

Classe E. Sono permessi voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito ai voli IFR. I voli IFR sono separati da altri voli IFR. Tutti i voli ricevono informazioni di traffico, per quanto possibile. Sono richieste comunicazioni radio continue terra-aria per i voli IFR. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità indicata (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Tutti i voli IFR sono soggetti ad autorizzazione ATC. La classe E non deve essere utilizzata per zone di controllo.

Classe F. Sono permessi voli IFR e VFR. Tutti i voli IFR partecipanti ricevono un servizio di consulenza sul traffico aereo e tutti i voli ricevono il servizio informazioni di volo su richiesta. Sono richieste comunicazioni radio continue terra-aria per tutti i voli IFR partecipanti al servizio di consulenza e tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio terra-aria. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità indicata (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Non è richiesta l'autorizzazione ATC.

Classe G. Sono permessi voli IFR e VFR e viene fornito il servizio informazioni di volo su richiesta. Tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio terra-aria. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità indicata (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Non è richiesta l'autorizzazione ATC.

1.2.2 L'implementazione della classe F deve essere considerato un provvedimento temporaneo fino a quando può essere sostituito da una classificazione alternativa.

1.3 Requisiti per le comunicazioni e trasponditore di radar secondario

1.3.1 Radio Mandatory Zone (RMZ)

1.3.1.1 I voli VFR che operano in parti di spazio aereo di classe E, F o G e i voli IFR che operano in parti di spazio aereo di classe F o G designate come radio mandatory zone (RMZ) dall'autorità competente devono mantenere un controllo continuo sulle comunicazioni radio terra-aria e stabilire una comunicazione a due vie, se necessario, sul canale di comunicazione appropriato, a meno che non soddisfino delle disposizioni alternative prescritte per quello specifico spazio aereo dall'autorità competente.

1.3.1.2 Prima di entrare in una radio mandatory zone, i piloti devono effettuare una chiamata iniziale sul canale di comunicazione appropriato, contenente la denominazione della stazione chiamata, l'indicativo di chiamata, il tipo di aeromobile, la posizione, il livello, le intenzioni del volo e altre informazioni come prescritto dall'autorità competente.

1.3.2 Transponder Mandatory Zone (TMZ)

1.3.2.1 Tutti i voli operanti in uno spazio aereo designato dall'autorità competente come una transponder mandatory zone (TMZ) devono trasportare ed utilizzare un trasponditore di radar secondario in

grado di operare sui modi A e C o sul modo S, a meno che non soddisfino delle disposizioni alternative prescritte per quello specifico spazio aereo dall'autorità competente.

- 1.3.3 Gli spazi aerei designati come radio mandatory zone e/o transponder mandatory zone devono essere debitamente dichiarati nelle pubblicazioni di informazioni aeronautiche.

1.4 Servizio agli aeromobili in caso di emergenza

1.4.1 Nel caso di un aeromobile che sia o si ritenga che sia in uno stato di emergenza, incluso il caso in cui sia soggetto a interferenza illecita, le unità dei servizi del traffico aereo devono fornire all'aeromobile la massima considerazione, assistenza e priorità sugli altri aeromobili, come richiesto dalle circostanze.

1.4.2 Nel caso in cui si manifesti o si sospetti un'interferenza illecita con un aeromobile, le unità dei servizi del traffico aereo devono soddisfare immediatamente le richieste inoltrate dall'aeromobile. Tutte le informazioni pertinenti alla condotta sicura del volo devono continuare ad essere trasmesse e devono essere intraprese le azioni necessarie per velocizzare la condotta di tutte le fasi del volo, specialmente l'atterraggio in sicurezza dell'aeromobile.

1.4.3 Nel caso in cui si manifesti o si sospetti un'interferenza illecita con un aeromobile, le unità dei servizi del traffico aereo devono, in conformità alle procedure concordate localmente, informare immediatamente l'autorità designata dallo Stato e scambiare tutte le necessarie informazioni con l'operatore dell'aeromobile o il suo rappresentante designato.

1.5 Imprevisti in volo

1.5.1 Aeromobile disperso (strayed) o non identificato

1.5.1.1 Non appena un'unità dei servizi del traffico aereo venga a conoscenza di un aeromobile disperso (strayed) deve intraprendere tutte le azioni necessarie come descritto ai paragrafi 1.5.1.1.1 e 1.5.1.1.3 per assistere l'aeromobile e salvaguardare il suo volo.

1.5.1.1.1 Nel caso in cui non sia nota la posizione dell'aeromobile, l'unità dei servizi del traffico aereo deve:

- a) provare a stabilire una comunicazione a due vie con l'aeromobile, a meno che tale comunicazione non sia già presente;
- b) utilizzare tutti i mezzi disponibili per determinare la sua posizione;
- c) informare le altre unità dei servizi del traffico aereo nelle cui aree l'aeromobile possa aver perso la propria posizione, tenendo conto di tutti i fattori che possano aver influenzato la navigazione dell'aeromobile nelle circostanze;
- d) informare, conformemente alle procedure concordate localmente, le unità militari adeguate e fornirgli il corrispondente piano di volo e gli altri dati riguardanti l'aeromobile disperso;
- e) richiedere dalle unità di cui alle lettere c) e d) e dagli altri aeromobili in volo tutta l'assistenza necessaria per stabilire la comunicazione con l'aeromobile e determinare la sua posizione.

1.5.1.1.2 I requisiti di cui alle lettere d) e e) vengono applicati anche alle unità dei servizi del traffico aereo informate conformemente alla lettera c).

1.5.1.1.3 Quando viene stabilita la posizione dell'aeromobile, l'unità dei servizi del traffico aereo deve:

- a) informare l'aeromobile in merito alla sua posizione e alle azioni correttive da intraprendere. Questa informazione deve essere fornita immediatamente se l'ATS è a conoscenza della possibilità di intercettazione o altri pericoli alla sicurezza dell'aeromobile; e

- b) fornire, se necessario, alle altre unità dei servizi del traffico aereo e alle rilevanti unità militari le informazioni riguardanti l'aeromobile disperso (strayed) e tutte le informazioni fornite a tale aeromobile.

1.5.1.2 Non appena un'unità dei servizi del traffico aereo venga a conoscenza di un aeromobile non identificato nella sua area, deve tentare di stabilire l'identità dell'aeromobile nei casi in cui questa sia necessaria per fornire i servizi del traffico aereo o richiesta dalle relative autorità militari conformemente alle procedure concordate localmente. Per questo fine, le unità dei servizi del traffico aereo devono intraprendere tra le seguenti azioni quelle appropriate alle circostanze:

- a) provare a stabilire una comunicazione a due vie con l'aeromobile;
- b) richiedere informazioni ad altre unità dei servizi del traffico aereo all'interno della regione informazioni di volo in merito al volo e richiedere la loro assistenza nello stabilire una comunicazione a due vie con l'aeromobile;
- c) richiedere informazioni ad altre unità dei servizi del traffico aereo delle regioni informazioni di volo limitrofe in merito al volo e richiedere la loro assistenza nello stabilire una comunicazione a due vie con l'aeromobile;
- d) tentare di ottenere informazioni da altri aeromobili presenti nell'area.

1.5.1.2.1 L'unità dei servizi del traffico aereo deve, se necessario, informare la relativa unità militare non appena venga stabilita l'identità dell'aeromobile.

1.5.1.3 Nel caso di un aeromobile disperso (strayed) o non identificato, si deve tener conto della possibilità che l'aeromobile possa essere soggetto a interferenza illecita. Nel caso in cui l'unità dei servizi del traffico aereo ritenga che un aeromobile disperso (strayed) o non identificato possa essere soggetto a interferenza illecita, la competente autorità designata dallo Stato deve essere informata immediatamente, conformemente alle procedure concordate localmente.

1.5.2 Intercettazione di aeromobili civili

1.5.2.1 Non appena l'unità dei servizi del traffico aereo venga a conoscenza che un aeromobile viene intercettato nella sua area di responsabilità, deve intraprendere tra le seguenti azioni quelle appropriate alle circostanze:

- a) provare a stabilire una comunicazione a due vie con l'aeromobile intercettato attraverso tutti i mezzi disponibili, inclusa la frequenza radio di emergenza 121.5 MHz, a meno che tale comunicazione non sia già presente;
- b) informare il pilota dell'aeromobile intercettato in merito all'intercettazione;
- c) stabilire un contatto con l'unità di controllo dell'intercettazione mantenendo una comunicazione a due vie con l'aeromobile intercettante e fornirgli tutte le informazioni disponibili riguardanti l'aeromobile;
- d) inoltrare messaggi tra l'aeromobile intercettante o l'unità di controllo dell'intercettazione e l'aeromobile intercettato, come necessario;
- e) in stretto coordinamento con l'unità di controllo dell'intercettazione, intraprendere tutte le azioni necessarie per garantire la sicurezza dell'aeromobile intercettato;
- f) informare le unità dei servizi del traffico aereo delle regioni informazioni di volo limitrofe nel caso in cui si ritenga che l'aeromobile disperso provenga da tali regioni informazioni di volo limitrofe.

1.5.2.2 Non appena l'unità dei servizi del traffico aereo venga a conoscenza che un aeromobile viene intercettato al di fuori della sua area di responsabilità, deve intraprendere tra le seguenti azioni quelle appropriate alle circostanze:

- a) informare l'unità dei servizi del traffico aereo dello spazio aereo nel quale si sta svolgendo l'intercettazione, fornendo a tale unità tutte le informazioni disponibili per assistere nell'identificazione dell'aeromobile e richiedendogli di intraprendere le azioni conformemente al paragrafo 1.5.2.1;
- b) inoltrare messaggi tra l'aeromobile intercettato e l'unità dei servizi del traffico aereo competente, l'unità di controllo dell'intercettazione o l'aeromobile intercettante.

Capitolo 2 – Servizio di controllo del traffico aereo

2.1 Applicazione

2.1.1 Il servizio di controllo del traffico aereo deve essere fornito:

- a) a tutti i voli IFR nello spazio aereo delle classi A, B, C, D e E;
- b) a tutti i voli VFR nello spazio aereo delle classi B, C e D;
- c) a tutti i voli in VFR speciale;
- d) a tutto il traffico di aeroporto negli aeroporti controllati.

2.2 Fornitura del servizio di controllo del traffico aereo

2.2.1 Per poter fornire il servizio di controllo del traffico aereo, un'unità di controllo del traffico aereo deve:

- a) ricevere tutte le informazioni sul movimento previsto di ciascun aeromobile, o sue variazioni, e le informazioni attuali sul progresso effettivo di ciascun aeromobile;
- b) determinare dalle informazioni ricevute le relative posizioni degli aeromobili noti rispetto agli altri;
- c) rilasciare autorizzazioni e informazioni al fine di prevenire la collisione tra aeromobili sotto il suo controllo e di velocizzare e mantenere un flusso ordinato di traffico;
- d) coordinare le autorizzazioni con le altre unità come necessario:
 - 1) nei casi in cui un aeromobile possa altrimenti trovarsi in conflitto con il traffico operato sotto il controllo di tali altre unità;
 - 2) prima di trasferire il controllo di un aeromobile a tali altre unità.

2.2.2 Le autorizzazioni rilasciate dalle unità di controllo del traffico aereo devono fornire la separazione:

- a) tra tutti i voli nello spazio aereo delle classi A e B;
- b) tra i voli IFR nello spazio aereo delle classi C, D e E;
- c) tra i voli IFR e i voli VFR nello spazio aereo della classe C;
- d) tra i voli IFR e i voli in VFR speciale;
- e) tra i voli in VFR speciale a meno che non sia diversamente prescritto dall'autorità competente;

eccetto che quando richiesto dal pilota di un aeromobile e concordato dal pilota dell'altro aeromobile e se così prescritto dall'autorità competente per i casi elencati alla precedente lettera b) nello spazio aereo di classe D e E, un volo può essere autorizzato a condizione di mantenere la propria separazione rispetto ad una porzione specifica del volo al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) durante la salita o la discesa, di giorno in condizioni VMC.

- 2.2.3 Eccetto per i casi in cui può essere applicata una riduzione dei minimi di separazione nella vicinanza di aeroporti, un'unità di controllo del traffico aereo deve fornire la separazione tramite almeno uno dei seguenti modi:
- a) separazione verticale, ottenuta assegnando livelli diversi selezionati dalla tabella dei livelli di crociera nell'appendice 2 all'allegato a questo regolamento, eccetto che la correlazione dei livelli da tracciare come prescritto nell'appendice non viene applicata se diversamente indicato nelle corrispondenti pubblicazioni di informazioni aeronautiche o autorizzazioni del controllo del traffico aereo. La separazione verticale minima è del valore nominale di 300 m (1 000 ft) fino ed incluso il FL 410 e del valore nominale di 600 m (2 000 ft) al di sopra di questo livello;
 - b) separazione orizzontale, ottenuta fornendo:
 - 1) separazione longitudinale, mantenendo un intervallo tra gli aeromobili in volo lungo la stessa rotta o rotte convergenti o reciproche, espressa in tempo o distanza; o
 - 2) separazione laterale, mantenendo gli aeromobili su rotte diverse o in diverse aree geografiche.

2.3 Minimi di separazione

- 2.3.1 La selezione dei minimi di separazione in una data porzione di spazio aereo deve essere effettuata dall'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi del traffico aereo e approvata dall'autorità competente.
- 2.3.2 Per il traffico in transito da uno spazio aereo all'altro e per rotte che risultano più vicine al confine comune di spazi aerei limitrofi rispetto ai minimi di separazione applicabili nelle circostanze, la selezione dei minimi di separazione deve essere effettuata in consultazione tra gli ANSP responsabili per la fornitura dei servizi del traffico aereo nello spazio aereo limitrofo.
- 2.3.3 I dettagli dei minimi di separazione selezionati e delle loro aree di applicazione deve essere notificato:
- a) alle unità dei servizi del traffico aereo interessati; e
 - b) ai piloti e agli operatori degli aeromobili attraverso le pubblicazioni di informazioni aeronautiche, dove la separazione si basa sull'utilizzo da parte degli aeromobili di aiuti alla navigazione specifici o tecniche di navigazione specifiche.

2.4 Autorizzazioni del controllo del traffico aereo

- 2.4.1 Le autorizzazioni del controllo del traffico aereo si basano solamente sui requisiti per fornire il servizio di controllo del traffico aereo.
- 2.4.2 Contenuti delle autorizzazioni
- 2.4.2.1 Un'autorizzazione del controllo del traffico aereo deve indicare:
- a) l'identificazione dell'aeromobile come indicato nel piano di volo;
 - b) il limite dell'autorizzazione;
 - c) la rotta del volo;
 - d) livello(i) di volo per l'intera rotta o parte della rotta e variazioni dei livelli se richiesto;
 - e) tutte le istruzioni o informazioni necessarie su altri argomenti quali le manovre di avvicinamento o di partenza, le comunicazioni e l'orario di scadenza dell'autorizzazione.
- 2.4.3 Autorizzazioni al volo transonico

- 2.4.3.1 L'autorizzazione del controllo del traffico aereo in merito alla fase di accelerazione transonica di un volo supersonico deve durare almeno fino alla fine di quella fase.
- 2.4.3.2 L'autorizzazione del controllo del traffico aereo in merito alla decelerazione e alla discesa di un aeromobile dal volo supersonico al volo subsonico deve tentare di fornire una discesa ininterrotta durante la fase transonica.
- 2.4.4 Ripetizione delle autorizzazioni e informazioni relative alla sicurezza
- 2.4.4.1 L'equipaggio di condotta deve ripetere al controllore del traffico aereo le parti relative alla sicurezza delle autorizzazioni ed istruzioni ATC che sono trasmesse via radio. Le seguenti voci devono essere sempre ripetute:
- a) autorizzazioni ATC di rotta;
 - b) autorizzazioni e istruzioni ad entrare, atterrare, decollare, attendere al suolo in prossimità di, attraversare, rullare ed effettuare contropista su qualsiasi pista; e
 - c) pista in uso, regolazione dell'altimetro, codici SSR, canali di comunicazione assegnati recentemente, istruzioni di livello, istruzioni di prua e velocità; e
 - d) livelli di transizione, sia rilasciati dal controllore che contenuti in una trasmissione ATIS.
- 2.4.4.1.1 Le altre autorizzazioni o istruzioni, comprese le autorizzazioni condizionali e le istruzioni al rullaggio, devono essere ripetute o confermate in modo da indicare chiaramente che sono state comprese e che ci si atterrà ad esse.
- 2.4.4.1.2 Il controllore deve ascoltare la ripetizione per accertarsi che l'autorizzazione o l'istruzione è stata confermata correttamente dall'equipaggio di condotta e deve intraprendere le azioni immediate per correggere ogni discrepanza rivelata dalla ripetizione.
- 2.4.4.2 Non è richiesta la ripetizione vocale di messaggi CPDLC a meno che diversamente specificato dall'ANSP.
- 2.4.5 Coordinamento delle autorizzazioni
- 2.4.5.1 Un'autorizzazione del controllo del traffico aereo deve essere coordinata tra le unità di controllo del traffico aereo per coprire l'intera rotta di un aeromobile o una porzione specifica di essa come descritto nelle disposizioni da 2.4.5.1.1 a 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Un aeromobile deve essere autorizzato per l'intera rotta fino all'aeroporto dove si intende atterrare:
- a) quando è stato possibile, prima della partenza, di coordinare l'autorizzazione tra tutte le unità che saranno responsabili per il controllo dell'aeromobile; o
 - b) quando esiste una ragionevole certezza che sarà effettuato un previo coordinamento tra quelle unità che saranno responsabili per il controllo dell'aeromobile.
- 2.4.5.2 Nel caso in cui non si sia raggiunto o non ci si aspetta di raggiungere il coordinamento come descritto al paragrafo 2.4.5.1.1, l'aeromobile deve essere autorizzato soltanto fino a quel punto dove il coordinamento è ragionevolmente assicurato; prima di raggiungere o una volta raggiunto tale punto, l'aeromobile deve ricevere un'autorizzazione aggiuntiva, mantenendo le istruzioni rilasciate a seconda dei casi.
- 2.4.5.2.1 Quando prescritto da un'unità ATS, l'aeromobile deve contattare un'unità successiva di controllo del traffico aereo, al fine di ricevere un'autorizzazione successiva prima del punto di trasferimento del controllo.
- 2.4.5.2.1.1 Gli aeromobili devono mantenere la necessaria comunicazione a due vie con l'unità di controllo del traffico aereo attuale mentre richiedono un'autorizzazione successiva.

- 2.4.5.2.1.2 Un'autorizzazione rilasciata come un'autorizzazione successiva deve essere chiaramente identificabile come tale dal pilota.
- 2.4.5.2.1.3 A meno che siano coordinate, le autorizzazioni successive non devono influenzare il profilo di volo originale dell'aeromobile in ciascuno spazio aereo, a parte quello dell'unità di controllo del traffico aereo responsabile per il rilascio dell'autorizzazione successiva.
- 2.4.5.3 Se un aeromobile intende partire da un aeroporto all'interno di un'area di controllo o intende entrare in un'altra area di controllo entro un periodo di trenta minuti, o entro un altro periodo di tempo come concordato tra i centri di controllo di area interessati, il coordinamento con il centro di controllo di area seguente deve essere effettuato prima di rilasciare l'autorizzazione alla partenza.
- 2.4.5.4 Se un aeromobile intende lasciare un'area di controllo per volare al di fuori di uno spazio aereo controllato e rientrerà successivamente nella stessa o in un'altra area di controllo, può essere rilasciata un'autorizzazione dal punto di partenza all'aeroporto in cui si intende atterrare. Tale autorizzazione o sue revisioni sono valide soltanto per le porzioni del volo condotte all'interno dello spazio aereo controllato.

2.5 Controllo di persone e veicoli negli aeroporti

- 2.5.1 Il movimento di persone o veicoli, inclusi gli aeromobili trainati, sull'area di manovra di un aeroporto deve essere controllato dalla torre di controllo dell'aeroporto, al fine di evitare pericoli ad essi o agli aeromobili in atterraggio, in rullaggio o in decollo.
- 2.5.2 Nelle condizioni in cui sono in utilizzo le procedure di bassa visibilità:
- le persone e i veicoli operanti sull'area di manovra di un aeroporto devono essere ristrette al minimo essenziale, e in particolare deve essere prestata attenzione all'obbligo di proteggere l'area/le aree sensibile/i dell'ILS/MLS quando si utilizzano le procedure strumentali di precisione di categoria II o III;
 - purché vengano rispettate le disposizioni del paragrafo 2.5.3, la separazione minima tra i veicoli e gli aeromobili in rullaggio deve essere come specificato dall'ANSP e approvato dall'autorità competente tenendo conto degli aiuti disponibili;
 - se si stanno effettuando operazioni strumentali di precisione miste ILS e MLS di categoria II o III sulla stessa pista in maniera continua, devono essere protette le aree critiche e sensibili ILS o MLS più restrittive.
- 2.5.3 I veicoli di emergenza che procedono per fornire assistenza ad un aeromobile in difficoltà hanno priorità su tutto il restante traffico in movimento.
- 2.5.4 Fermo restando il disposto del paragrafo 2.5.3, i veicoli sull'area di manovra devono soddisfare le seguenti regole:
- i veicoli e i veicoli trainanti aeromobili devono dare la precedenza ad aeromobili in atterraggio, in decollo o in rullaggio;
 - i veicoli devono dare la precedenza ad altri veicoli trainanti aeromobili;
 - i veicoli devono dare la precedenza ad altri veicoli conformemente alle istruzioni dell'unità dei servizi del traffico aereo;
 - in deroga alle disposizioni delle lettere a), b) e c), i veicoli e i veicoli trainanti aeromobili devono soddisfare le istruzioni rilasciate dalla torre di controllo dell'aeroporto.

2.6 VFR speciale in zone di controllo

- 2.6.1 I voli in VFR speciale possono essere autorizzati ad operare all'interno di una zona di controllo, purché abbiano un'autorizzazione ATC. Eccetto quando permesso dall'autorità competente per

gli elicotteri in casi speciali quali i voli ospedale, operazioni di ricerca e salvataggio e antincendio, vengono applicate le seguenti condizioni aggiuntive:

- a) da parte del pilota:
 - i) libero dalle nubi e con la superficie in vista;
 - ii) la visibilità in volo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per elicotteri, non inferiore a 800 m;
 - iii) alla velocità di 140 nodi IAS o inferiore per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo per evitare una collisione; e
- b) da parte dell'ATC:
 - i) soltanto di giorno, a meno che non sia diversamente permesso dall'autorità competente;
 - ii) la visibilità al suolo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per elicotteri, non inferiore a 800 m;
 - iii) la base delle nubi (ceiling) non deve essere inferiore a 180 m (600 ft).

Capitolo 3 – Servizio informazioni di volo

3.1 Applicazione

- 3.1.1 Il servizio informazioni di volo deve essere fornito dalle unità dei servizi del traffico aereo competenti a tutti gli aeromobili che sono probabilmente influenzati dalle informazioni e che:
 - a) ricevono il servizio di controllo del traffico aereo; o
 - b) sono altrimenti noti alle unità dei servizi del traffico aereo competenti.
- 3.1.2 Il fatto di ricevere il servizio informazioni di volo non solleva il pilota in comando di un aeromobile da nessuna responsabilità e il pilota in comando deve prendere la decisione finale in merito a ogni deviazione dal piano di volo suggerita.
- 3.1.3 Nel caso in cui le unità dei servizi del traffico aereo forniscono sia il servizio informazioni di volo che il servizio di controllo del traffico aereo, la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo avrà la precedenza sulla fornitura del servizio informazioni di volo in tutti i casi in cui la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo lo richieda.

3.2 Campo di applicazione del servizio informazioni di volo

- 3.2.1 Il servizio informazioni di volo deve includere la fornitura di pertinenti:
 - a) informazioni SIGMET e AIRMET;
 - b) informazioni in merito ad attività vulcanica prima di un'eruzione, eruzioni vulcaniche e nubi di ceneri vulcaniche;
 - c) informazioni in merito al rilascio nell'atmosfera di materiali radioattivi o materiali chimici tossici;
 - d) informazioni sulle variazioni sulla disponibilità dei servizi di radionavigazione;
 - e) informazioni sulle variazioni delle condizioni degli aeroporti e strutture associate, incluse le informazioni sullo stato delle aree di movimento degli aeroporti se sono colpite da neve, formazione di ghiaccio o livello d'acqua significativo;
 - f) informazioni sui palloni liberi non pilotati;

e ogni altra informazione che potrebbe influenzare la sicurezza.

3.2.2 Il servizio informazioni di volo fornito ai voli deve includere, in aggiunta a quello descritto nel paragrafo 3.2.1, la fornitura delle informazioni riguardanti:

- a) le condizioni meteorologiche riportate o previste all'aeroporto di partenza, di destinazione o alternato;
- b) pericoli di collisione, agli aeromobili operanti nello spazio aereo delle classi C, D, E, F e G;
- c) per i voli su superfici d'acqua, per quanto possibile e quando richiesto da un pilota, tutte le informazioni disponibili quali l'identificativo di chiamata radio, la posizione, la rotta vera, la velocità, ecc., delle navi di superficie nell'area.

3.2.3 Il servizio informazioni di volo fornito ai voli VFR deve includere, in aggiunta a quello descritto al paragrafo 3.2.1, la fornitura delle informazioni disponibili riguardanti il traffico e le condizioni meteorologiche lungo la rotta del volo che potrebbero rendere impraticabile il volo in VFR.

3.3 Servizio automatico di informazioni terminali (ATIS)

3.3.1 Utilizzo dei messaggi ATIS nelle trasmissioni dirette richiesta/risposta

3.3.1.1 Se richiesto dal pilota, il messaggio/i messaggi ATIS applicabili devono essere trasmessi dall'unità dei servizi del traffico aereo competente.

3.3.1.2 Nei casi in cui venga fornito il servizio Voice-ATIS e/o D-ATIS

- a) l'aeromobile deve confermare la ricezione delle informazioni stabilendo una comunicazione con l'unità ATS che fornisce il servizio di controllo di avvicinamento, la torre di controllo dell'aeroporto o il servizio di informazioni di volo per aerodromi (AFIS), ove opportuno; e
- b) l'unità dei servizi del traffico aereo competente deve, in risposta ad un aeromobile che conferma la ricezione di un messaggio ATIS o, nel caso di un aeromobile in arrivo, in qualunque altra occasione come prescritto dall'autorità competente, fornire all'aeromobile la regolazione attuale dell'altimetro.

3.3.1.3 Le informazioni contenute in un ATIS corrente, la cui ricezione è stata confermata dall'aeromobile interessato, non necessitano di essere incluse in una trasmissione diretta all'aeromobile, con l'eccezione della regolazione dell'altimetro, la quale deve essere fornita conformemente al paragrafo 3.3.1.2.

3.3.1.4 Se un aeromobile conferma la ricezione di un messaggio ATIS che non è più attuale, le informazioni che devono essere aggiornate devono essere trasmesse all'aeromobile senza alcun ritardo.

3.3.2 ATIS per aeromobili in arrivo e in partenza

3.3.2.1 I messaggi ATIS contenenti sia informazioni per l'arrivo che per la partenza devono contenere le seguenti informazioni nell'ordine elencato:

- a) nominativo dell'aeroporto;
- b) indicatore di arrivo e/o partenza;
- c) tipo di contratto, se la comunicazione è via D-ATIS;
- d) designazione;
- e) orario dell'osservazione, se opportuno;
- f) tipo di avvicinamento atteso;

- g) la pista/le piste in uso; stato del sistema per l'arresto che rappresenta un possibile pericolo, se del caso;
- h) condizioni della superficie della pista significative e, se opportuno, coefficiente di frenatura;
- i) ritardo in attesa, se opportuno;
- j) livello di transizione, se applicabile;
- k) altre informazioni operative essenziali;
- l) direzione e velocità del vento in superficie, incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori degli aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;
- m) visibilità e, se applicabile, RVR; (³)
- n) condizioni meteorologiche attuali; (*)
- o) nubi inferiori a 1 500 m (5 000 ft) o al di sotto della più alta altitudine minima di settore, a seconda di quale dei due è maggiore; cumulonemi; se il cielo è oscurato, visibilità verticale quando disponibile; (*)
- p) temperatura dell'aria;
- q) temperatura di rugiada;
- r) regolazione altimetrica;
- s) tutte le informazioni disponibili su fenomeni meteorologici significativi nelle aree di avvicinamento e salita iniziale incluso il wind-shear e informazioni su condizioni meteorologiche recenti di importanza operativa;
- t) tendenza delle previsioni, se disponibile; e
- u) istruzioni ATIS specifiche.

3.3.3 ATIS per aeromobili in arrivo

3.3.3.1 I messaggi ATIS contenenti soltanto le informazioni per l'arrivo devono contenere le seguenti informazioni nell'ordine elencato:

- a) nominativo dell'aeroporto;
- b) indicatore di arrivo;
- c) tipo di contratto, se la comunicazione è via D-ATIS;
- d) designazione;
- e) orario dell'osservazione, se opportuno;
- f) tipo di avvicinamento atteso;
- g) la pista/le piste principale/i per l'atterraggio; stato del sistema per l'arresto che rappresenta un possibile pericolo, se del caso;
- h) condizioni della superficie della pista significative e, se opportuno, coefficiente di frenatura;

³ *) Questi elementi sono sostituiti dal termine "CAVOK" se sono presenti simultaneamente le seguenti condizioni all'orario di osservazione: a) visibilità, 10 km o superiore, e la visibilità più bassa non è segnalata; b) assenza di nubi di importanza operativa; e c) assenza di fenomeni meteorologici significativi per l'aviazione.

- i) ritardo in attesa, se opportuno;
- j) livello di transizione, se applicabile;
- k) altre informazioni operative essenziali;
- l) direzione e velocità del vento in superficie, incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori degli aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;
- m) visibilità e, se applicabile, RVR; (*)
- n) condizioni meteorologiche attuali; (4)
- o) nubi inferiori a 1 500 m (5 000 ft) o al di sotto della più alta altitudine minima di settore, a seconda di quale dei due è maggiore; cumulonembi; se il cielo è oscurato, visibilità verticale quando disponibile; (*)
- p) temperatura dell'aria;
- q) temperatura di rugiada;
- r) regolazione altimetrica;
- s) tutte le informazioni disponibili su fenomeni meteorologici significativi nelle aree di avvicinamento incluso il wind-shear e informazioni su condizioni meteorologiche recenti di importanza operativa;
- t) tendenza delle previsioni, se disponibile; e
- u) istruzioni ATIS specifiche.

3.3.4 ATIS per aeromobili in partenza

3.3.4.1 I messaggi ATIS contenenti soltanto le informazioni per la partenza devono contenere le seguenti informazioni nell'ordine elencato:

- a) nominativo dell'aeroporto;
- b) indicatore di partenza;
- c) tipo di contratto, se la comunicazione è via D-ATIS;
- d) designazione;
- e) orario dell'osservazione, se opportuno;
- f) la pista/le piste da utilizzare per il decollo; stato del sistema per l'arresto che rappresenta un possibile pericolo, se del caso;
- g) condizioni significative della superficie della pista/delle piste da utilizzare per il decollo e, se opportuno, coefficiente di frenatura;
- h) ritardo in partenza, se opportuno;
- i) livello di transizione, se applicabile;
- j) altre informazioni operative essenziali;
- k) direzione e velocità del vento in superficie, incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in

⁴ *) Questi elementi sono sostituiti dal termine "CAVOK" se sono presenti simultaneamente le seguenti condizioni all'orario di osservazione: a) visibilità, 10 km o superiore, e la visibilità più bassa non è segnalata; b) assenza di nubi di importanza operativa; e c) assenza di fenomeni meteorologici significativi per l'aviazione.

uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori degli aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;

- l) visibilità e, se applicabile, RVR; (*)
- m) condizioni meteorologiche attuali; (5)
- n) nubi inferiori a 1 500 m (5 000 ft) o al di sotto della più alta altitudine minima di settore, a seconda di quale dei due è maggiore; cumulonembi; se il cielo è oscurato, visibilità verticale quando disponibile; (*)
- o) temperatura dell'aria;
- p) temperatura di rugiada;
- q) regolazione altimetrica;
- r) tutte le informazioni disponibili su fenomeni meteorologici significativi nell'area di salita iniziale incluso il wind-shear;
- s) tendenza delle previsioni, se disponibile; e
- t) istruzioni ATIS specifiche.

Capitolo 4 – Servizio di allarme

4.1 Applicazione

4.1.1 Il servizio di allarme deve essere fornito dalle unità dei servizi del traffico aereo:

- a) a tutti gli aeromobili a cui viene fornito il servizio di controllo del traffico aereo;
- b) per quanto possibile, a tutti gli altri aeromobili che hanno compilato un piano di volo o che sono altrimenti noti ai servizi del traffico aereo; e
- c) a tutti gli aeromobili che sono soggetti o si ritiene siano soggetti a interferenza illecita.

4.2 Informazioni agli aeromobili operanti nella vicinanza di un aeromobile in stato di emergenza

4.2.1 Se è stato stabilito da un'unità dei servizi del traffico aereo che un aeromobile si trova in uno stato di emergenza, gli altri aeromobili ritenuti essere nelle vicinanze dell'aeromobile interessato devono, eccetto che nei casi disposti dal paragrafo 4.2.2, essere informati della natura dell'emergenza il più presto possibile.

4.2.2 Se un'unità dei servizi del traffico aereo è a conoscenza o ritiene che un aeromobile sia soggetto a interferenza illecita, non deve essere fatto alcun riferimento sulla natura dell'emergenza nelle comunicazioni terra-aria ATIS, a meno che non ne sia stato fatto preventivamente riferimento nelle comunicazioni da parte dell'aeromobile interessato e sia certo che tale riferimento non aggravi la situazione.

⁵ *) Questi elementi sono sostituiti dal termine "CAVOK" se sono presenti simultaneamente le seguenti condizioni all'orario di osservazione: a) visibilità, 10 km o superiore, e la visibilità più bassa non è segnalata; b) assenza di nubi di importanza operativa; e c) assenza di fenomeni meteorologici significativi per l'aviazione.

Capitolo 5 – Servizi relativi alla meteorologia – Segnalazioni e osservazioni aeree per mezzo di comunicazioni radio

5.1 Tipi di segnalazioni aeree

5.1.1 Le seguenti segnalazioni aeree devono essere effettuate durante ogni fase del volo:

- a) segnalazioni aeree speciali; e
- b) altre segnalazioni aeree non di routine.

5.2 Segnalazioni aeree speciali

5.2.1 Le segnalazioni speciali devono essere effettuate e inoltrate da tutti gli aeromobili in tutti i casi in cui si incontrino o si osservino le seguenti condizioni:

- a) turbolenza moderata o forte; o
- b) formazione di ghiaccio moderata o forte; o
- c) onde orografiche di forte intensità; o
- d) temporali, senza grandine, che sono oscurati, affogati, diffusi o in linee di groppo; o
- e) temporali, con grandine, che sono oscurati, affogati, diffusi o in linee di groppo; o
- f) tempesta di polvere forte o tempesta di sabbia forte; o
- g) nube di ceneri vulcaniche; o
- h) attività vulcanica prima di un'eruzione o eruzione vulcanica.

5.2.2 Le autorità competenti devono stabilire, se necessario, delle altre condizioni che devono essere segnalate da tutti gli aeromobili che le incontrino o le osservino.

5.3 Altre segnalazioni aeree non di routine

5.3.1 Nel caso in cui si incontrino altre condizioni meteorologiche non elencate al paragrafo 5.2.1, per esempio wind-shear, e che secondo il parere del pilota in comando possano influenzare la sicurezza o influenzare marcatamente l'efficienza di altre operazioni di volo, il pilota in comando deve avvisare l'unità dei servizi del traffico aereo competente il più presto possibile.

5.4 Segnalazioni aeree per mezzo di comunicazione radio

5.4.1 Le segnalazioni aeree devono essere riportate durante il volo non appena vengano osservate o al più presto possibile.

5.4.2 Le segnalazioni aeree devono essere riportate come segnalazioni di volo e devono soddisfare le specifiche tecniche dell'appendice 5.

5.5 Scambio di segnalazioni di volo

5.5.1 Le unità ATS devono trasmettere, il più presto possibile, le segnalazioni di volo speciali e non di routine a:

- a) agli altri aeromobili influenzati;
- b) all'ufficio per le osservazioni meteorologiche (MWO) competente; e
- c) alle altre unità ATS influenzate.

5.5.2 Le trasmissioni agli aeromobili devono essere ripetute con una certa frequenza e devono essere continuate per un periodo di tempo che deve essere determinato dall'unità ATS interessata.

APPENDICE 4 — CLASSI DI SPAZIO AEREO ATS — SERVIZI FORNITI E REQUISITI DI VOLO

(Parte B, capitolo 1, paragrafo 1.2.1)

<i>Classe</i>	<i>Tipo di volo</i>	<i>Separazione fornita</i>	<i>Servizio fornito</i>	<i>Limitazione di velocità (*)</i>	<i>Richiesta capacità di effettuare comunicazioni radio</i>	<i>Richiesta la comunicazione radio continua terra-aria a due vie</i>	<i>Soggetto ad un'autorizzazione ATC</i>
A	Soltanto IFR	Tutti aeromobili	Servizio del controllo del traffico aereo	Non applicabile	Si	Si	Si
B	IFR	Tutti aeromobili	Servizio del controllo del traffico aereo	Non applicabile	Si	Si	Si
	VFR	Tutti aeromobili	Servizio del controllo del traffico aereo	Non applicabile	Si	Si	Si
C	IFR	IFR da IFR IFR da VFR	Servizio del controllo del traffico aereo	Non applicabile	Si	Si	Si
	VFR	VFR da IFR	1) Servizio del controllo del traffico aereo per separazione da IFR; 2) Informazioni di traffico VFR/VFR (e avvisi per evitare traffico su richiesta)	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Si	Si	Si
D	IFR	IFR da IFR	Servizio del controllo del traffico aereo, informazioni di traffico sui voli VFR (e avvisi per evitare traffico su richiesta)	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Si	Si	Si

<i>Classe</i>	<i>Tipo di volo</i>	<i>Separazione fornita</i>	<i>Servizio fornito</i>	<i>Limitazione di velocità (*)</i>	<i>Richiesta capacità di effettuare comunicazioni radio</i>	<i>Richiesta la comunicazione radio continua terra-aria a due vie</i>	<i>Soggetto ad un'autorizzazione ATC</i>
	VFR	Nessuna	Informazioni di traffico IFR/VFR e VFR/VFR (e avvisi per evitare traffico su richiesta)	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Si	Si	Si
E	IFR	IFR da IFR	Servizio del controllo del traffico aereo, e per quanto possibile, informazioni di traffico sui voli VFR	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Si	Si	Si
	VFR	Nessuna	Informazioni di traffico, per quanto possibile	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No
F	IFR	IFR da IFR, per quanto possibile	Servizio di consulenza sul traffico aereo; servizio informazioni di volo se richiesto	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Si (***)	No (***)	No
	VFR	Nessuna	Servizio informazioni di volo se richiesto	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No

<i>Classe</i>	<i>Tipo di volo</i>	<i>Separazione fornita</i>	<i>Servizio fornito</i>	<i>Limitazione di velocità (*)</i>	<i>Richiesta capacità di effettuare comunicazioni radio</i>	<i>Richiesta la comunicazione radio continua terra-aria a due vie</i>	<i>Soggetto ad un'autorizzazione ATC</i>
G	IFR	Nessuna	Servizio informazioni di volo se richiesto	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Si (**)	No (**)	No
	VFR	Nessuna	Servizio informazioni di volo se richiesto	250 nodi IAS al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No

(*) Se il livello dell'altitudine di transizione è inferiore a 3 050 m (10 000 ft) AMSL, si deve utilizzare FL 100 al posto di 10 000 ft.

(**) I piloti devono mantenere un controllo continuo sulle comunicazioni radio terra-aria e stabilire una comunicazione a due vie, se necessario, sul canale di comunicazione appropriato in RMZ.

(***) Comunicazioni radio terra-aria obbligatorie per i voli che partecipano al servizio di consulenza. I piloti devono mantenere un controllo continuo sulle comunicazioni radio terra-aria e stabilire una comunicazione a due vie, se necessario, sul canale di comunicazione appropriato in RMZ.

APPENDICE 5

REQUISITI RIGUARDANTI I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

SPECIFICHE TECNICHE RELATIVE ALLE SEGNALAZIONI E OSSERVAZIONI AEREE PER MEZZO DI COMUNICAZIONI RADIO

1. CONTENUTI DELLE SEGNALAZIONI DI VOLO

1.1 SEGNALAZIONI DI VOLO SPECIALI

1.1.1 Gli elementi contenuti nelle segnalazioni di volo speciali sono:

Designazione del tipo di messaggio

Sezione 1 (Informazioni sulla posizione)

Identificazione dell'aeromobile

Posizione o latitudine e longitudine

Orario

Livello o fascia di livelli

Sezione 3 (Informazioni meteorologiche)

Condizione che porta al rilascio di una segnalazione di volo speciale, da selezionare dalla lista presentata nella parte B, capitolo 5, paragrafo 5.2.1.

2. DISPOSIZIONI SPECIFICHE RELATIVE ALLA SEGNALAZIONE DI WIND-SHEAR E CENERI VULCANICHE

2.1 Segnalazione di wind-shear

2.1.1 Nell'effettuare segnalazioni aeree di wind-shear che si incontra durante le fasi di salita iniziale e di avvicinamento, deve essere incluso il tipo di aeromobile.

2.1.2 Nei casi in cui le condizioni di wind-shear nelle fasi della salita iniziale o avvicinamento erano state riportate o previste ma non vengono incontrate, il pilota in comando deve avvisare l'unità dei servizi del traffico aereo competente il più presto possibile, a meno che il pilota in comando sia consapevole del fatto che l'unità dei servizi del traffico aereo competente sia stato già avvisato in proposito da un aeromobile precedente.

2.2 Segnalazione post-volo di attività vulcanica

2.2.1 All'arrivo di un volo presso un aeroporto, l'operatore dell'aeromobile o un membro d'equipaggio di condotta deve inoltrare la segnalazione completa di attività vulcanica, senza ritardi, all'ufficio meteorologico aeroportuale, o se tale ufficio non risulti facilmente accessibile ai membri d'equipaggio di condotta dei voli in arrivo, dovrà trattare il corrispondente modulo conformemente agli accordi locali tra l'autorità meteorologica e l'operatore dell'aeromobile.

2.2.2 La segnalazione completa di attività vulcanica ricevuta da un ufficio meteorologico deve essere trasmessa senza ritardi all'ufficio per le osservazioni meteorologiche responsabile per le osservazioni meteorologiche per la regione di informazioni di volo nella quale è stata osservata l'attività vulcanica.

Supplemento all'annesso

Lista delle differenze concordate da notificare all'ICAO conformemente all'articolo 5 del presente regolamento:

PARTE B

Differenze tra la parte B e le norme internazionali contenute nell'allegato 11 (tredicesima edizione, fino all'emendamento 47-B incluso) e 3 (diciassettesima edizione, fino all'emendamento 75 incluso) alla convenzione dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Differenza A11-01 Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 2	Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 1.5.1.1.2, che si basa sull'allegato 11 dell'ICAO, paragrafo 2.24.1.1.1, nota, specifica: 1.5.1.1.2 I requisiti di cui alle lettere d) e e) vengono applicati anche alle unità dei servizi del traffico aereo informati conformemente alla lettera c).
Differenza A11-02 Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 2	Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 1.5.1.1.3, che si basa sull'allegato 11 dell'ICAO, paragrafo 2.24.1.1.2 e paragrafo 2.24.1.1, nota, specifica: 1.5.1.1.3 Quando viene stabilita la posizione dell'aeromobile, l'unità dei servizi del traffico aereo deve: a) informare l'aeromobile in merito alla sua posizione e alle azioni correttive da intraprendere. Questa informazione deve essere fornita immediatamente se l'ATS è a conoscenza della possibilità di intercettazione o altri pericoli alla sicurezza dell'aeromobile; e b) fornire, se necessario, alle altre unità dei servizi del traffico aereo e alle rilevanti unità militari le informazioni riguardanti l'aeromobile disperso (strayed) e tutte le informazioni fornite a tale aeromobile.
Differenza A11-03 Capitolo 11 dell'ICAO Capitolo 2	Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 1.5.1.3, che si basa sull'allegato 11 dell'ICAO, paragrafo 2.23.3, nota 1, e paragrafo 2.24.1.3, specifica: 1.5.1.3 Nel caso di un aeromobile disperso (strayed) o non identificato, si deve tener conto della possibilità che l'aeromobile possa essere soggetto a

<p>Differenza A11-04</p>	<p>interferenza illecita. Nel caso in cui l'unità dei servizi del traffico aereo ritenga che un aeromobile disperso (strayed) o non identificato possa essere soggetto a interferenza illecita, la competente autorità designata dallo Stato deve essere informata immediatamente, conformemente alle procedure concordate localmente.</p>
<p>Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 3</p>	<p>Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 2.2.2, specifica:</p> <p>2.2.2 Le autorizzazioni rilasciate dalle unità di controllo del traffico aereo devono fornire la separazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tra tutti i voli nello spazio aereo di classe A e B; b) tra i voli IFR nello spazio aereo di classe C, D e E; c) tra i voli IFR e i voli VFR nello spazio aereo di classe C; d) tra i voli IFR e i voli in VFR speciale; e) tra i voli in VFR speciale a meno che non sia diversamente prescritto dall'autorità competente; <p>eccetto che quando richiesto dal pilota di un aeromobile e concordato dal pilota dell'altro aeromobile e se così prescritto dall'autorità competente per i casi elencati alla precedente lettera b) nello spazio aereo di classe D e E, un volo può essere autorizzato a condizione di mantenere la propria separazione rispetto ad una porzione specifica del volo al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) durante la salita o la discesa, di giorno in condizioni VMC.</p>
<p>Differenza A11-05</p> <p>Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 3</p>	<p>Il regolamento dell'Unione, paragrafo 2.4.4.1, specifica (con l'aggiunta rispetto allo standard ICAO all'allegato 11, 3.7.3.1 del testo sottolineato):</p> <p>2.4.4 Ripetizione delle autorizzazioni ed informazioni relative alla sicurezza</p> <p>2.4.4.1 L'equipaggio di condotta deve ripetere al controllore del traffico aereo le parti relative alla sicurezza delle autorizzazioni ed istruzioni ATC che sono</p>

<p>Differenza A11-06</p> <p>Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 3</p>	<p>trasmesse via radio. Le seguenti voci devono essere sempre ripetute:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autorizzazioni ATC di rotta; b) autorizzazioni ed istruzioni ad entrare, atterrare, decollare, attendere al suolo in prossimità di, attraversare, <u>rullare</u> ed effettuare contropista su qualsiasi pista; e c) pista in uso, regolazione dell'altimetro, codici SSR, <u>canali di comunicazione assegnati recentemente</u>, istruzioni di livello, istruzioni di prua e velocità; e d) livelli di transizione, sia rilasciati dal controllore che contenuti in una trasmissione ATIS. <p>Il regolamento dell'Unione, paragrafo 2.4.4.1.1, specifica (con l'aggiunta rispetto allo standard ICAO all'allegato 11, 3.7.3.1.1 del testo sottolineato):</p> <p>2.4.4.1.1 Le altre autorizzazioni o istruzioni, comprese le autorizzazioni condizionali e le istruzioni al rullaggio, devono essere ripetute o confermate in modo da indicare chiaramente che sono state comprese e che ci si atterrà ad esse.</p>
<p>Differenza A11-07</p> <p>Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 3</p>	<p>Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 2.6, specifica:</p> <p>2.6 VFR speciale in zone di controllo</p> <p>2.6.1 I voli in VFR speciale possono essere autorizzati ad operare all'interno di una zona di controllo, purché abbiano un'autorizzazione ATC. Eccetto quando permesso dall'autorità competente per gli elicotteri in casi speciali quali i voli ospedale, operazioni di ricerca e salvataggio e antincendio, vengono applicate le seguenti condizioni aggiuntive:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) da parte del pilota: <ul style="list-style-type: none"> i) libero dalle nubi e con la superficie in vista; ii) la visibilità in volo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per elicotteri, non inferiore a 800 m; iii) alla velocità di 140 nodi IAS o inferiore per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo per evitare una collisione; e b) da parte dell'ATC: <ul style="list-style-type: none"> i) soltanto di giorno, a meno che non sia diversamente permesso dall'autorità competente; ii) la visibilità al suolo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per elicotteri, non inferiore a 800 m;

<p>Differenza A11-08</p> <p>Allegato 11 dell'ICAO Capitolo 4</p> <p>Differenza A3-01</p> <p>Allegato 3 dell'ICAO Capitolo 5</p>	<p>iii) la base delle nubi (ceiling) non deve essere inferiore a 180 m (600 ft).</p> <p>Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 3.1.2, che si basa sull'allegato 11 dell'ICAO, paragrafo 4.1.1, nota, specifica:</p> <p>3.1.2 Il fatto di ricevere il servizio informazioni di volo non solleva il pilota in comando di un aeromobile da nessuna responsabilità ed il pilota in comando deve prendere la decisione finale in merito a ogni deviazione dal piano di volo suggerita.</p> <p>Nuova disposizione. Il regolamento dell'Unione, paragrafo 5.2.2, specifica:</p> <p>5.2.2 Le autorità competenti devono stabilire, se necessario, delle altre condizioni che devono essere segnalate da tutti gli aeromobili che le incontrino o le osservino.</p>
---	---