COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ALLEGATO

della

proposta di decisione del Consiglio

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile per quanto riguarda la notifica delle differenze rispetto all'annesso 1, all'annesso 3, all'annesso 4, all'annesso 6, parti I, II e III, all'annesso 10, volumi I e II, all'annesso 11, all'annesso 14, volumi I e II, all'annesso 15 e all'annesso 16, volumi I, II e III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale, e nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, di detta convenzione, relativi al rinvio del futuro obbligo di dotazione di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) per venticinque ore al fine di evitare conseguenze indesiderate a causa dell'emergenza COVID-19

ALLEGATO

Differenze da notificare all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda una serie di emendamenti degli annessi della convenzione di Chicago adottati

1. DIFFERENZE DA NOTIFICARE

Nel corso della 219ª sessione del Consiglio dell'ICAO, tenutasi dal 2 al 20 marzo 2020, è stata adottata una serie di emendamenti di vari annessi della convenzione di Chicago nei settori della sicurezza, dell'ambiente e della navigazione aerea. In tale contesto, tenuto conto della pertinente legislazione dell'Unione, le differenze devono essere notificate all'ICAO come descritto di seguito.

1.1. Emendamento 176 dell'annesso 1 relativo alle Licenze del personale

Differenze da notificare

1.2. Emendamento 79 dell'annesso 3 relativo al Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale

Differenze da notificare

1.3. Emendamenti 44, 37 e 23 rispettivamente relativi alle parti I, II e III dell'annesso 6 relativo all'Esercizio degli aeromobili

Parte I: Differenze da notificare
Parte II: Differenze da notificare
Parte III: Differenze da notificare

1.4. Emendamento 92 dell'annesso 10 relativo alle Telecomunicazioni aeronautiche, volumi I e II

Volume I: Differenze da notificare
Volume II: Differenze da notificare

1.5. Emendamento 52 dell'annesso 11 relativo ai Servizi del traffico aereo

Differenze da notificare

1.6. Emendamenti 15 e 9 dell'annesso 14 relativo agli Aeroporti, volumi I e II

Volume I: Differenze da notificare
Volume II: Differenze da notificare

1.7. Emendamento 41 dell'annesso 15

Differenze da notificare

1.8. Emendamenti 13, 10 e 1 dell'annesso 16 relativo all'Ambiente, volumi I, II e III

Volume I: Differenze da notificare
Volume II: Differenze da notificare
Volume III: Differenze da notificare

2. DETTAGLI DELLE DIFFERENZE DA NOTIFICARE

2.1. Emendamento 176 dell'annesso 1 relativo alle Licenze del personale

2.1.1. Descrizione

L'emendamento proviene dalle raccomandazioni elaborate dalla task force dell'ICAO per l'addestramento e la valutazione basati sulle competenze (CBTA-TF) e dal segretariato dell'ICAO e riguarda l'allineamento all'emendamento 5 delle Procedure per i servizi di navigazione aerea - Addestramento ("*Procedures for Air Navigation Services - Training*", PANS-TRG, doc. 9868), nuove definizioni, l'aggiornamento dei requisiti richiesti per i responsabili delle operazioni di volo o i "*flight dispatcher*", la modifica delle disposizioni relative ai convertiplani e il rinvio della loro applicabilità e l'introduzione di disposizioni relative agli istruttori qualificati per l'addestramento in posizione operativa per il controllo del traffico aereo.

2.1.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione[1]

Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione[2]

2.1.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 176 dell'annesso 1

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
CAPITOLO 1. DEFINIZIONI E NORME GENERALI IN MATERIA DI LICENZE 1.1 Definizioni Competenza; Elemento di competenza; Unità di competenza; Gestione dell'errore; Criteri di prestazioni; Gestione della minaccia.	C	Il regolamento (UE) n. 1178/2011 comprende queste definizioni, come specificato nell'annesso 1 dell'ICAO, 12ª edizione 2018. Il regolamento (UE) 2015/340 non comprende le definizioni elencate.	Per risolvere alcune questioni redazionali è prevista l'adozione della modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0587 "Aggiornamento periodico dei regolamenti in materia di addestramento, prove e controlli dei piloti e relativa sorveglianza". Una modifica del regolamento (UE) 2015/340 sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0668 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo".

[1] GU L 311 del 25.11.2011, pag.1
[2] GU L 63 del 6.3.2015, pag. 1.

CAPITOLO 1. DEFINIZIONI E NORME GENERALI IN MATERIA DI LICENZE 1.1 Definizioni Addestramento e valutazione basati sulle competenze; Standard per le competenze; Condizioni; Quadro delle competenze dell'ICAO; Monitoraggio; Comportamento osservabile; Pilota ai comandi (*pilot flying*); Pilota che monitora (*pilot monitoring*).	C	I regolamenti dell'UE non contengono queste definizioni.	L'adozione della modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 è prevista nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0587 "Aggiornamento periodico dei regolamenti in materia di addestramento, prove e controlli dei piloti e relativa sorveglianza".
2.4.3 Requisiti specifici per il rilascio dell'abilitazione per categoria di velivolo 2.4.3.1 Esperienza 2.4.3.1.1 Il credito deve essere limitato a un massimo di 20 ore.	A	La norma FCL.315 CPL, in combinato disposto con l'allegato I (parte-FCL), appendice 3, del regolamento (UE) n. 1178/2011, consente un massimo di 10 ore di credito.	
1.2.8.2 e APPENDICE 2 ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATA 3. Programmi di addestramento	B	I punti FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, l'appendice 3 dell'allegato I, l'appendice 5 dell'allegato I e l'appendice 6 dell'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, Rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo, garantiscono la necessaria flessibilità dei programmi di addestramento.	

CAPITOLO 4 LICENZE E ABILITAZIONI PER IL PERSONALE DIVERSO DAI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO 4.4 Licenza di controllore del traffico aereo 4.4.1 Requisiti per il rilascio della licenza 4.4.1.3 Esperienza 4.4.1.3.1	C	Il regolamento (UE) 2015/340 non prevede il requisito dei tre mesi di servizio.	La modifica del regolamento (UE) 2015/340 sarà considerata nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0668 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo". Si prevede la pubblicazione di un avviso di proposta di modifica (NPA) entro la fine del 2020.
4.4.1.3.2	A	Il regolamento (UE) 2015/340 prende in esame la norma di riferimento in maniera dettagliata per quanto riguarda l'esperienza e l'addestramento degli istruttori qualificati per l'addestramento in posizione operativa.	Non sono previste modifiche al regolamento (UE) 2015/340, parte ATCO.
4.5 Abilitazione di controllore del traffico aereo 4.5.2 Requisiti per l'abilitazione di controllore del traffico aereo 4.5.2.2 Esperienza 4.5.2.2.1 lettera b)	B	La parte ATCO del regolamento (UE) 2015/340 prende in esame la norma di riferimento senza imporre un obbligo supplementare.	Non sono previste modifiche al regolamento (UE) 2015/340, parte ATCO.
4.5.2.2.1 lettera c)	C	I regolamenti dell'UE non richiedono esperienza/addestramento per l'Avvicinamento con radar di sorveglianza.	Si prevede che la norma sia trattata nell'AMC associato alla parte ATCO del regolamento (UE) 2015/340 nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0668 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo". Si prevede la pubblicazione di un avviso di proposta di modifica (NPA) entro la fine del 2020.

4.5.2.2.2	B	La parte ATCO del regolamento (UE) 2015/340 non richiede che la domanda di abilitazione sia presentata entro sei mesi dal completamento dell'esperienza. Lo stesso regolamento prescrive tuttavia che le attribuzioni siano esercitate entro un termine non superiore a 90 giorni. La norma ATCO si riferisce invece a un anno, se il titolare di una licenza di allievo controllore del traffico aereo non ha ancora iniziato a esercitare le attribuzioni di tale licenza dalla data del suo rilascio oppure ha interrotto l'esercizio di tali attribuzioni per un periodo superiore a un anno. Il titolare può quindi iniziare o continuare l'addestramento di unità operativa in quell'abilitazione solo dopo una valutazione della sua competenza precedente, per valutare se continui a soddisfare i requisiti pertinenti a tale abilitazione, e dopo aver soddisfatto tutti i requisiti di addestramento derivanti da tale valutazione.	

1.2. Emendamento 79 dell'annesso 3 relativo al Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale

1.2.1. Descrizione

L'emendamento è il risultato della quarta riunione del gruppo di esperti sulla meteorologia (METP/4) e riguarda il modello di scambio di informazioni meteorologiche dell'ICAO (IWXXM), la veglia internazionale per le nubi di cenere vulcanica lungo le aerovie (IAVW), il sistema mondiale per le previsioni d'area (WAFS) e i messaggi SIGMET, AIRMET e GAMET[3].

[3] Riferimenti ai messaggi AIRMET e SIGMET sono contenuti nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/373. Essi rappresentano informazioni agli utenti dello spazio aereo in merito a determinate condizioni meteorologiche.

1.2.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[4]

1.2.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 79 dell'annesso 3

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
ANNESSO 3, emendamento 79, capitolo 1. 1.1 "Definizioni" "Centro avvisi cenere vulcanica (VAAC)"	C	Nelle norme dell'UE la definizione di "Centro avvisi cenere vulcanica (VAAC)" comprende il testo "in seguito a eruzioni vulcaniche".	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, il testo "in seguito a eruzioni vulcaniche" dovrebbe essere soppresso e la definizione di "Centro avvisi cenere vulcanica (VAAC)" allineata con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, capitolo 3. 3.4 "Uffici di veglia meteorologica" nuova disposizione 3.4.4	C	Nelle norme dell'UE non è inclusa la raccomandazione che gli uffici di veglia meteorologica (*meteorological watch offices* - MWO) coordinino i SIGMET con gli MWO limitrofi.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere incluso un requisito equivalente a quello dell'emendamento 79 dell'ICAO, assicurando la coerenza con lo stesso emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, capitolo 3. 3.7 "Centri avvisi cicloni tropicali"; punto 3.7, lettera b)	C	Nelle norme dell'UE non è incluso il requisito di aggiungere le variazioni d'intensità all'ora dell'osservazione (del ciclone tropicale).	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere incluso il requisito di aggiungere le variazioni d'intensità all'ora dell'osservazione (del ciclone tropicale), assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.

Il messaggio GAMET è definito nelle norme dell'ICAO. Si tratta di una previsione d'area in linguaggio chiaro abbreviato per voli a bassa quota su una regione d'informazione di volo o parte di essa, preparata da un ufficio meteorologico designato dall'autorità meteorologica interessata e scambiata con gli uffici meteorologici di regioni d'informazione di volo adiacenti, come concordato tra le autorità meteorologiche interessate. Per quanto riguarda la legislazione dell'UE, si fa riferimento alla "previsione d'area per voli a bassa quota" quale definita nell'allegato I (Definizioni) del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

[4] GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 1. "Grafici e moduli modello" (modello VAG e modello SVA).	C	Nelle norme dell'UE non sono inclusi i grafici modello (esemplificativi) aggiornati che raffigurano la proiezione di Mercatore e le proiezioni stereografiche polari per gli avvisi di cenere vulcanica in formato grafico e per i SIGMET in formato grafico.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbero essere inclusi grafici modello (esemplificativi) aggiornati che raffigurano la proiezione di Mercatore e le proiezioni stereografiche polari, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; 1.2 "previsioni in quota su griglia", disposizione 1.2.1	C	Nelle norme dell'UE, per questa disposizione, esistono le seguenti differenze: 1) sono inclusi i riferimenti "in aria chiara" e "in nube" (nel contesto delle turbolenze); 2) l'ordine di diffusione delle previsioni corrisponde all'ordine di produzione; e 3) la diffusione deve essere completata entro 6 ore dall'orario normale di osservazione.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021: 1) dovrebbero essere soppressi i riferimenti "in aria chiara" e "in nube"; 2) dovrebbe essere soppresso l'ordine specifico di diffusione; e 3) dovrebbe essere previsto il completamento della diffusione entro 5 ore, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; 1.2 "previsioni in quota su griglia", disposizione 1.2.2, lettera g)	C	Nelle norme dell'UE non sono inclusi i nuovi strati di turbolenza centrati sui livelli di volo 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) e 180 (500 hPa).	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbero essere inclusi i nuovi strati di turbolenza centrati sui livelli di volo 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), comprese le relative note, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; 1.3 "Previsioni di fenomeni meteorologici significativi (SIGWX)", disposizione 1.3.1.1	C	Secondo le norme dell'UE la diffusione delle previsioni di fenomeni meteorologici significativi (SIGWX) deve essere completata entro 9 ore dall'orario normale di osservazione.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere incluso il requisito di completare la diffusione entro 7 ore in condizioni normali di esercizio ed entro 9 ore dopo l'orario normale di osservazione durante le operazioni di backup, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; 1.3 "Previsioni di fenomeni meteorologici significativi (SIGWX)", disposizione 1.3.1.3	C	Le norme dell'UE, tenendo conto dell'applicabilità differita (al 4 novembre 2021) dell'emendamento dell'ICAO, non prevedono requisiti secondo cui i centri mondiali di previsioni d'area sono tenuti a emettere le previsioni SIGWX nel formato codificato IWXXM.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere incluso il requisito, per i centri mondiali di previsione d'area (WAFC), di emettere previsioni SIGWX nel formato codificato IWXXM, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; 2.1 "Uso dei prodotti del sistema mondiale per le previsioni d'area (WAFS)", disposizione 2.1.2	C	Nelle norme dell'UE tale disposizione non è stata recepita. Di conseguenza, tenendo conto dell'applicabilità differita (al 4 novembre 2021) dell'emendamento dell'ICAO, non esistono requisiti secondo cui gli uffici meteorologici aeroportuali sono tenuti a decodificare i dati IWXXM ricevuti dai WAFC per ottenere grafici WAFS standard.	Il punto MET.TR.215 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione non è esplicito per quanto riguarda l'uso dei prodotti del WAFS utilizzati in preparazione delle informazioni meteorologiche fornite per la documentazione di volo. Non sono previste modifiche al regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 a tale proposito.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; 2.2 "Notifica di discrepanze significative al WAFC", disposizione 2.2	C	Le norme dell'UE, tenendo conto dell'applicabilità differita (al 4 novembre 2021) dell'emendamento dell'ICAO, non comprendono requisiti secondo cui gli uffici meteorologici aeroportuali che utilizzano i dati IWXXM ricevuti dal WAFC interessato sono tenuti a notificare discrepanze significative.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbero essere inclusi i requisiti, per i fornitori di servizi meteorologici (non solo per gli uffici meteorologici aeroportuali), di notificare al WAFC interessato discrepanze significative nell'uso di dati IWXXM, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; Tabella A2-1 "Schema per avvisi di cenere vulcanica"	C	Nelle norme dell'UE lo schema non comprende disposizioni relative ai riferimenti "UNKNOWN" per la sezione "Stato/regione" dell'avviso. Non sono inclusi riferimenti ad "altitudine SFC (dalla superficie)" e "UNKNOWN" nella sezione "Altitudine della sommità". Non sono inclusi esempi e note a piè di pagina relativi alla cenere vulcanica "RE-SUSPENDED".	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbero essere incluse le disposizioni relative ai riferimenti a "UNKNOWN" nella sezione "Stato/regione", "altitudine SFC (dalla superficie)" e "UNKNOWN" nella sezione "Altitudine della sommità" ed esempi che comprendono cenere vulcanica "RE-SUSPENDED", assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; Esempio A2-1 "Schema per avvisi di cenere vulcanica"	C	Nelle norme dell'UE non è inclusa nell'esempio la modifica del "numero del vulcano".	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere inclusa nell'esempio la modifica del "numero del vulcano", assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; Tabella A2-2 "Schema per avvisi di ciclone tropicale"	C	Nelle norme dell'UE lo schema non comprende: 1) alcuna disposizione secondo cui aggiungere la variazione d'intensità all'ora dell'osservazione del ciclone tropicale; 2) l'opzione "NIL" per quanto riguarda i cumulonembi osservati.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbero essere incluse le disposizioni di aggiungere la variazione d'intensità all'ora dell'osservazione del ciclone tropicale e l'opzione "NIL" riferita ai cumulonembi osservati, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; Esempio A2-2 "Avviso di ciclone tropicale"	C	Nelle norme dell'UE l'esempio aggiornato non comprende l'elemento che prevede di rilevare la variazione d'intensità all'ora dell'osservazione del ciclone tropicale.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere incluso l'elemento che prevede di rilevare la variazione d'intensità all'ora dell'osservazione del ciclone tropicale, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 2; Tabella A2-3 "Schema per avvisi relativi a informazioni meteorologiche spaziali"	C	Nelle norme dell'UE la funzione dei centri meteorologici spaziali - e quindi la tabella A2-3 - non è attualmente contemplata.	L'AESA continuerà a monitorare gli sviluppi della disposizione relativa alla meteorologia spaziale. Al momento non è previsto alcun calendario per l'inclusione della funzione dei centri meteorologici spaziali nelle norme dell'UE.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 3; Tabella A3-2 "Schema per avvisi relativi a METAR e SPECI"	C	Nelle norme dell'UE non è esplicitamente previsto l'uso della barra obliqua ("/") per indicare "dati mancanti".	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere stata presa in considerazione l'inclusione nelle norme dell'UE dell'uso della barra obliqua ("/") per indicare "dati mancanti" nel contesto dell'UE.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 4; 2.6 "Turbolenze", disposizione 2.6.2	C	Il capitolo 5 e l'allegato 4 dell'annesso 3 dell'ICAO non sono recepiti nel regolamento dell'UE.	Le disposizioni relative alla segnalazione di turbolenze per quanto riguarda il "tasso rateo di dissipazione vorticosa (EDR)" saranno contemplate dal regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione (SERA) che tratta delle osservazioni da aeromobile e relativi riporti mediante comunicazione vocale, nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0476, aggiornamento periodico del regolamento SERA. Le disposizioni relative alle comunicazioni via data link saranno prese in considerazione nell'ambito dei futuri compiti relativi alle operazioni via data link.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 4; 2.6 "Turbolenze", disposizione 2.6.3	C	Il capitolo 5 e l'allegato 4 dell'annesso 3 dell'ICAO non sono recepiti nel regolamento dell'UE.	Le disposizioni relative alla segnalazione di turbolenze per quanto riguarda il "tasso rateo di dissipazione vorticosa (EDR)" saranno contemplate dal regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione (SERA) che tratta delle osservazioni da aeromobile e relativi riporti mediante comunicazione vocale, nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0476, aggiornamento periodico del regolamento SERA. Le disposizioni relative alle comunicazioni via data link saranno prese in considerazione nell'ambito dei futuri compiti relativi alle operazioni via data link.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 4; Tabella A4-1 "Schema per riporti di volo speciali (downlink)"	C	Il capitolo 5 e l'allegato 4 dell'annesso 3 dell'ICAO non sono recepiti nel regolamento dell'UE.	Le disposizioni relative alla segnalazione di forti tempeste di polvere saranno contemplate dal regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione (SERA) che tratta delle osservazioni da aeromobile e relativi riporti mediante comunicazione vocale, nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0476, aggiornamento periodico del regolamento SERA. Le disposizioni relative alle comunicazioni via data link saranno prese in considerazione nell'ambito dei futuri compiti relativi alle operazioni via data link.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 5; 4.4 "Scambio e diffusione di previsioni d'area per i voli a bassa quota", nuova disposizione 4.4.2	C	Nelle norme dell'UE non vi è alcun riferimento alla diffusione di previsioni d'area per i voli a bassa quota ai servizi Internet del servizio fisso aeronautico.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere inclusa la diffusione di previsioni d'area per i voli a bassa quota ai servizi Internet del servizio fisso aeronautico, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 6; 4.2 "Criteri secondo cui includere il fenomeno nei messaggi SIGMET e AIRMET e nei riporti di volo speciali (uplink)", nuova disposizione 4.2.6	C	Nelle norme dell'UE le soglie minime per le turbolenze forti e moderate sono fissate rispettivamente a 0,7 e 0,4.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, le soglie minime per le turbolenze forti e moderate dovrebbero essere portate rispettivamente a 0,45 e 0,20, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 6; Tabella A6-1A "Schema per SIGMET e AIRMET"	C	Le norme dell'UE non prevedono disposizioni per: 1) l'individuazione dei cumulonembi in associazione con la previsione della posizione del ciclone tropicale e relative note a piè di pagina; né per 2) la revisione delle note a piè di pagina riferite ai SIGMET relativi alle nubi radioattive.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbero essere incluse le disposizioni per: 1) l'individuazione dei nembocumuli in associazione con la previsione della posizione del ciclone tropicale e relative note a piè di pagina, e 2) la revisione delle note a piè di pagina riferite ai SIGMET relativi alle nubi radioattive, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 6; Tabella A6-1B "Schema per riporti di volo speciali (uplink)"	C	Nelle norme dell'UE: 1) non è prevista la "forte tempesta di polvere", e 2) non è prevista l'indicazione "osservato" in riferimento a "località" e "livello".	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere stata presa in considerazione l'inclusione nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della pertinenza dei riporti di volo speciali (uplink) nel contesto delle operazioni dell'UE.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 6; Esempio A6-4, "Messaggio SIGMET riferito alle nubi radioattive"	C	Nelle norme dell'UE non è stata adottata la formulazione dell'ICAO del messaggio SIGMET relativo alla presenza di nubi radioattive.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, dovrebbe essere inclusa la formulazione dell'ICAO del messaggio SIGMET relativo alla presenza di nubi radioattive, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.
ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 8; 2.2 "Formato delle informazioni sui fenomeni meteorologici significativi", disposizione 2.2.1	B	A tale proposito, le norme dell'UE non distinguono tra pianificazione pre-volo e ripianificazione in volo.	Non sono previste modifiche al regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 a tale proposito.

ANNESSO 3, emendamento 79, appendice 8; 2.2 "Formato delle informazioni sui fenomeni meteorologici significativi", disposizione 2.2.2	C	Nelle norme dell'UE, tenendo conto dell'applicabilità differita (al 4 novembre 2021), non è stata inclusa la raccomandazione secondo cui le informazioni relative ai fenomeni meteorologici significativi fornite dai WAFC dovrebbero essere nel formato codificato IWXXM.	A seguito dell'adozione della modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, prevista entro il terzo trimestre del 2021, e riconosciuta l'applicabilità differita (al 4 novembre 2021), dovrebbe essere inclusa la raccomandazione secondo cui le informazioni relative ai fenomeni meteorologici significativi fornite dai WAFC dovrebbero essere nel formato codificato IWXXM, assicurando la coerenza con l'emendamento 79 dell'ICAO.

1.3. Emendamenti 44, 37 e 23 rispettivamente relativi alle parti I, II e III dell'annesso 6 relativo all'Esercizio degli aeromobili

1.3.1. Descrizione

L'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I, riguarda le zone di conflitto, le operazioni in condizioni di visibilità ridotta, l'armonizzazione dei termini di autorizzazione, accettazione e approvazione (AAA), i compartimenti di carico, il sistema di allarme di prossimità al suolo (GPWS) e i giubbotti di salvataggio, l'articolo 83 bis, i registratori di volo, la registrazione dei messaggi di comunicazione via data link e la localizzazione di aeromobili in difficoltà.

L'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II, riguarda le operazioni in qualsiasi condizione meteorologica, l'armonizzazione dei termini di autorizzazione, accettazione e approvazione (AAA), l'articolo 83bis, i registratori di volo e la registrazione dei messaggi di comunicazione via data link.

L'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III, riguarda le operazioni in qualsiasi condizione meteorologica, l'armonizzazione dei termini di autorizzazione, accettazione e approvazione (AAA), l'articolo 83bis, lo sviluppo di un codice per elicotteri per le prestazioni con esposizione a rischi, i registratori di volo e la registrazione dei messaggi di comunicazione via data link.

1.3.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione[5].

1.3.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**

[5] GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1.

4.2.8.1.1	C	Attuata solo in parte. Non sono previsti crediti operativi per CVS. Il regolamento (UE) n. 965/2012 prevede attualmente crediti operativi solo per HUD ed EVS.	
4.2.8.2	C	Attuata solo in parte. I nuovi elementi della norma non sono ancora stati recepiti nelle norme dell'UE.	
4.3.4.1.2	C	Attuata solo in parte. Le norme dell'UE utilizzano il concetto di ETOPS anziché EDTO.	Le norme EDTO dovrebbero essere recepite nel regolamento (UE) n. 965/2012 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0392.
4.7.2.1	C	Non attuata. Il regolamento (UE) n. 965/2012 non utilizza il concetto di EDTO, ma utilizza invece il concetto di ETOPS.	Le norme EDTO dovrebbero essere recepite nel regolamento (UE) n. 965/2012 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0392.
4.7.2.2	C	Non attuata. Il regolamento (UE) n. 965/2012 non utilizza il concetto di EDTO, ma utilizza invece il concetto di ETOPS.	Le norme EDTO dovrebbero essere recepite nel regolamento (UE) n. 965/2012 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0392.
4.7.2.3	C	Non attuata. Il regolamento (UE) n. 965/2012 non utilizza il concetto di EDTO, ma utilizza invece il concetto di ETOPS.	Le norme EDTO dovrebbero essere recepite nel regolamento (UE) n. 965/2012 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0392.
4.7.2.4	C	Non attuata. Il regolamento (UE) n. 965/2012 non utilizza il concetto di EDTO, ma utilizza invece il concetto di ETOPS.	Le norme EDTO dovrebbero essere recepite nel regolamento (UE) n. 965/2012 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0392.
4.7.2.6	C	Non attuata. Il regolamento (UE) n. 965/2012 non utilizza il concetto di EDTO, ma utilizza invece il concetto di ETOPS.	Le norme EDTO dovrebbero essere recepite nel regolamento (UE) n. 965/2012 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0392.
6.1.5.1	C	Non attuata.	

6.1.5.2	C	Non attuata.	
6.1.5.3	C	Non attuata.	
6.1.5.4 Raccomandazione	C	Non attuata.	
6.3.3.1.1	A	Più rigorosa o più ampia. Il punto CAT.IDE.A.195, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012 richiede la registrazione di comunicazioni via data link per i velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dall'8 aprile 2014.	
6.3.3.1.2	C	Non attuata. Il punto CAT.IDE.A.195, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012 è applicabile solamente a velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dall'8 aprile 2014. Non è richiesta l'installazione a posteriori dell'apparecchio di registrazione dei data link.	
6.3.3.1.3 Raccomandazione	C	Non attuata.	
6.18.1	C	Attuata solo in parte. Il punto CAT.GEN.MPA.210 del regolamento (UE) n. 965/2012 non si applica ai velivoli aventi una MCTOM inferiore a 45 500 kg e una MOPSC inferiore a 19. Inoltre, il punto CAT.GEN.MPA.210 è applicabile solamente ai velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023.	

6.18.2 Raccomandazione	C	Non attuata.	
Appendice 8 1.6	C	Non attuata. Attualmente non esiste alcun requisito UE riguardante l'affidabilità dell'alimentazione dell'ADRS, se tale sistema è utilizzato.	Differenze da notificare rispetto alla norma 6.3.1.1.1.
Appendice 10	C	Non attuata	

1.1.4. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
2.2.2.2.1.1	C	Attuata solo in parte. Non sono previsti crediti operativi per CVS. Il regolamento (UE) n. 965/2012 prevede attualmente crediti operativi solo per HUD ed EVS.	
2.4.16.2.1	C	Attuata solo in parte.	Nella parte NCO non è previsto l'utilizzo di un registratore di volo.
2.4.18.1	C	Non attuata.	
2.4.18.2	C	Non attuata.	
2.4.18.3	C	Non attuata.	
2.4.18.4	C	Non attuata.	
Appendice 2.5	C	Non attuata.	

1.1.5. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**

2.2.8.1.1	C	Attuata solo in parte. Non sono previsti crediti operativi per CVS. Il regolamento (UE) n. 965/2012 prevede attualmente crediti operativi solo per HUD ed EVS.	
2.2.8.2	C	Attuata solo in parte. I nuovi elementi della norma non sono ancora stati recepiti nelle norme dell'UE.	
4.1.5.1	C	Non attuata	
4.1.5.2	C	Non attuata	
4.1.5.3	C	Non attuata	
4.1.5.4	C	Non attuata	
4.3.3.1.2	C	Non attuata	
4.3.3.1.2.4	C	Non attuata	
4.7.3.1.1.1	C	Non attuata	
4.13.1	C	Non attuata	
4.13.2	C	Non attuata	
4.13.3	C	Non attuata	
4.13.4	C	Non attuata	
Appendice 4 1.6	C	Non attuata. Attualmente non esiste alcun requisito UE riguardante l'affidabilità dell'alimentazione dell'ADRS, se tale sistema è utilizzato.	Differenze da notificare rispetto alla norma 4.3.1.1.4.
Appendice 6	C	Non attuata	

1.4. Emendamento 92 dell'annesso 10 relativo alle Telecomunicazioni aeronautiche, volumi I e II

1.4.1. Descrizione

Volume I: l'emendamento concerne il sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) e gli aiuti alla navigazione convenzionale ed è il risultato della quarta e della quinta riunione del gruppo di esperti sui sistemi di navigazione (NSP/4 e 5). L'emendamento riguarda: a) le categorie di prestazioni delle strutture per sistemi di atterraggio strumentale (ILS); b) la comunicazione di informazioni sulla condizione operativa dei servizi di radionavigazione; c) l'aggiornamento delle disposizioni relative al sistema di potenziamento basato su satelliti (SBAS) al fine di introdurre nuovi fornitori di servizi SBAS, un nuovo identificatore standard del tempo universale coordinato (UTC) e requisiti per il monitoraggio dell'emissione di dati (IOD) del sistema di posizionamento globale (GPS); d) disposizioni atte ad assicurare la compatibilità della trasmissione di dati (VDB) ad altissima frequenza (VHF) del sistema di potenziamento basato su infrastrutture terrestri (GBAS) con l'ILS e il radiofaro omnidirezionale VHF (VOR); e) chiarimenti e correzioni delle disposizioni GBAS; e f) ulteriori orientamenti sui limiti di allerta per l'integrità del GNSS.

Volume II: L'emendamento riguarda il modello di scambio di informazioni meteorologiche dell'ICAO (IWXXM), la rete del servizio fisso delle telecomunicazioni aeronautiche (AFTN) e il servizio fisso aeronautico (AFS).

1.4.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[6]

1.4.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 92 dell'annesso 10, volume I

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
Annesso 10, volume I, emendamento 92	C	Il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 fa riferimento all'annesso 10 dell'ICAO, volume I, solo fino all'emendamento 89 incluso.	La conformità sarà raggiunta con la modifica del punto CNS.TR.100 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0719 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di ATM/ANS (IR/AMC/GM)" secondo il calendario dell'EPAS effettivo.

[6] GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1.

1.1.0.

1.1.4. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 92 dell'annesso 10, volume II

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
Annesso 10, volume II, emendamento 92, capitolo 4, punto 4.3	C	Il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 fa riferimento all'annesso 10 dell'ICAO, volume I, solo fino all'emendamento 89 incluso.	La conformità sarà raggiunta con la modifica del punto CNS.TR.100 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0719 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di ATM/ANS (IR/AMC/GM)" secondo il calendario dell'EPAS effettivo.

1.5. Emendamento 52 dell'annesso 11 relativo ai Servizi del traffico aereo

1.5.1. Descrizione

Gli emendamenti riguardano la pianificazione di emergenza relativamente alle zone di conflitto e si ispirano alle raccomandazioni di sicurezza formulate dalla commissione di sicurezza olandese (DSB) con riferimento al volo 17 della Malaysia Airlines (MH17) e alle raccomandazioni della task force sui rischi che incombono sull'aviazione civile nelle zone di conflitto (TF RCZ) (C-DEC 203/1). L'emendamento contiene anche modifiche sotto forma di una nuova disposizione sul *read-back* da parte dei conducenti di veicoli operativi.

1.5.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[7]

Regolamento di esecuzione (UE) 2020/469 della Commissione[8]

Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione[9]

Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione[10]

1.5.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 52 dell'annesso 11

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**

[7] GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1.
[8] GU L 104 del 3.4.2020, pag. 1.
[9] GU L 44 del 14.2.2020, pag. 1.
[10] GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1.

Annesso 11, emendamento 52, capitolo 2.19, punto 2.19.3	C	Nelle norme dell'UE non è incluso l'obbligo per l'autorità ATS competente di garantire l'effettuazione di una valutazione del rischio per la sicurezza e l'attuazione di adeguate misure di attenuazione del rischio.	È prevista la modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0719 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di ATM/ANS"; è possibile seguire il calendario nel piano europeo per la sicurezza aerea (EPAS).
Annesso 11, emendamento 52, capitolo 2.19, punto 2.19.3.1	C	Le norme dell'UE non prevedono l'obbligo per lo Stato membro di stabilire procedure per agevolare l'inclusione di tutti i fattori rilevanti ai fini della sicurezza nella valutazione del rischio per la sicurezza.	È prevista la modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 tramite il mandato di regolamentazione RMT.0719 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di ATM/ANS"; è possibile seguire il calendario nel piano europeo per la sicurezza aerea (EPAS).

Annesso 11, emendamento 52, capitolo 3, punto 3.7.3.3	A	La proposta di modifica del regolamento (UE) n. 139/2014, che dovrebbe essere pubblicata entro la fine del 2020, contiene le seguenti disposizioni: *"3) i conducenti di un veicolo dotato di apparecchiature radio che operano o intendono operare nell'area di manovra sono tenuti a effettuare il read-back al personale dei servizi di traffico aereo delle parti delle istruzioni relative alla sicurezza che sono trasmesse a voce. Deve essere sempre effettuato il read-back delle istruzioni di entrare in qualsiasi pista, via di rullaggio o striscia di sicurezza della pista, di attendere in prossimità delle stesse, di attraversarle o di operare sulle stesse;* *4) effettuare il read-back al personale dei servizi di traffico aereo o confermare la ricezione di istruzioni diverse da quelle di cui al punto 3), in modo da indicare chiaramente che tali istruzioni sono state comprese e che saranno rispettate."* <u>Testo dell'ICAO</u>: Il veicolo che opera o intende operare nell'area di manovra è tenuto a effettuare il *read-back* al controllore del traffico aereo delle parti delle istruzioni relative alla sicurezza che sono trasmesse per voce, p. es. le istruzioni di entrare in qualsiasi pista o via di rullaggio, di attendere in prossimità delle stesse, di attraversarle o di operare sulle stesse.	Il regolamento dell'UE dovrebbe essere più rigoroso poiché si ritiene che le prescrizioni per i conducenti dei veicoli debbano essere tanto precise quanto quelle destinate all'equipaggio di condotta. Le corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) n. 139/2014 possono essere riprodotte nel regolamento (UE) n. 923/2012 al punto SERA.8015, lettera e), tramite il mandato di regolamentazione RMT.0476 "Aggiornamento periodico del regolamento SERA (IR/AMC/GM)", e si prevede che saranno applicabili nell'ultimo trimestre del 2023.

Annesso 11, emendamento 52, capitolo 3, punto 3.7.3.4	C	Le norme dell'UE non prevedono l'obbligo per il controllore di ascoltare il *read-back* del conducente del veicolo	La modifica del regolamento (UE) n. 923/2012 è presa in considerazione nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0476 "Aggiornamento periodico del regolamento SERA (IR/AMC/GM)" e si prevede che sarà applicabile nell'ultimo trimestre del 2023; da quel momento l'obbligo per il controllore di ascoltare il read-back del conducente del veicolo sarà coerente con l'emendamento 52.

1.6. Emendamenti 15 e 9 dell'annesso 14 relativo agli Aeroporti, volumi I e II

1.6.1. Descrizione

Volume I: l'emendamento riguarda la progettazione degli aeroporti e le operazioni aeroportuali, nonché gli aiuti visivi alla navigazione.

Volume II: l'emendamento riguarda le modifiche delle specifiche di progettazione e di esercizio degli aeroporti, formulate nella terza riunione del gruppo di esperti sulla progettazione degli aeroporti e sulle operazioni aeroportuali (ADOP/3) e nell'ottava riunione del gruppo di studio PANS-Aeroporti (PASG/8).

1.6.2. Diritto pertinente dell'Unione

Volume I: regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione[11] e regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[12]

Volume II: regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione[13]

1.6.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 15 dell'annesso 14, volume I

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
1.1.7. Installazione di oggetti sulle strisce di sicurezza della pista	A	Le specifiche di certificazione prevedono valori più elevati per alcuni tipi di pista	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.

[11] GU L 44 del 14.2.2020, pag. 1.
[12] GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1.
[13] GU L 44 del 14.2.2020, pag. 1.

3.6.3 Larghezza delle *clearway*	A	L'attuale specifica di certificazione prevede un valore più elevato per alcuni tipi di pista.	L'AESA valuterà ulteriormente la necessità di modificare la specifica di certificazione.
3.12.6 Piazzole d'attesa, posizioni di attesa in pista, posizioni di attesa intermedie e segnali stradali di posizione di attesa	B	L'attuale specifica di certificazione non chiarisce le finalità della specifica per quanto riguarda la superficie interna di transizione	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
3.12.8 Piazzole d'attesa, posizioni di attesa in pista, posizioni di attesa intermedie e segnali stradali di posizione di attesa	C	La disposizione è stata recepita come materiale di orientamento.	La disposizione potrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.3.23.4 Luci di segnalazione dell'ingresso in pista	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.3.23.5 Posizione delle luci di segnalazione dell'ingresso in pista	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.3.23.6 Posizione delle luci di segnalazione dell'ingresso in pista	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.3.23.10 Caratteristiche delle luci di segnalazione dell'ingresso in pista	B	L'attuale specifica di certificazione tratta di questa disposizione in modo diverso.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.3.29.3 Posizione delle no-entry bar	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.3.29.8 Caratteristiche delle no-entry bar	B	L'attuale specifica di certificazione tratta questa disposizione in modo diverso.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.

5.4.1 Tabella 5-5	A	L'attuale specifica prevede un'altezza superiore per la facciata della segnaletica.	Si prevede di mantenere questa disposizione.
5.4.3.35 Segnali di informazione	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione in modo completo.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.4.3.37 Segnali di informazione	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione in modo completo.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
5.4.3.39	C	L'attuale specifica di certificazione non tratta questa disposizione in modo completo.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.
9.9.5	A	L'attuale specifica di certificazione è più rigorosa per quanto riguarda l'installazione di oggetti per determinati tipi di pista.	La disposizione dovrebbe essere adottata entro il terzo trimestre del 2021.

1.1.4. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 9 dell'annesso 14, volume II

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
1.1 Definizione di "D (ampiezza del “fuori tutto”) di progetto"	C	La definizione non è contemplata dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1 Definizione di "valore D" (ampiezza del "fuori tutto")	C	La definizione non è contemplata dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

1.1 Definizione di "superficie resistente a carico dinamico"	C	L'attuale definizione è collegata all'atterraggio di emergenza e non al movimento dell'elicottero. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1 Definizione di "allungato"	C	La definizione non è contemplata dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1 Definizione di "piazzola per elicotteri"	C	L'attuale definizione non copre tutte le funzioni contemplate dalla nuova definizione di "piazzola per elicotteri". Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1 Definizione di "via di rullaggio per elicotteri"	C	I nuovi contenuti della definizione non sono contemplati dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1 Definizione di "percorso di rullaggio a terra per elicotteri"	C	La definizione non è contemplata dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

1.1 Definizione di "area di protezione"	C	L'attuale definizione comprende anche il percorso di rullaggio a terra. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1. Definizione di "area di posizionamento per l'atterraggio (TDPC)"	C	La definizione non è contemplata dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
1.1. Definizione di "Segnaletica orizzontale di posizionamento per l'atterraggio (TDPM)"	C	La definizione non è contemplata dalle attuali disposizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
2.4.1 Dimensioni dell'eliporto e relative informazioni	C	La specifica non è stata recepita.	La specifica sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0722, entro l'ultimo trimestre del 2023.
2.4.3 Dimensioni dell'eliporto e relative informazioni	C	La specifica non è stata recepita.	La specifica sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0722, entro l'ultimo trimestre del 2023.
2.7.1 Soccorso e lotta antincendio (informazioni sul livello di protezione)	C	Le specifiche pertinenti che si applicano anche per gli aeroporti sono state recepite come materiale di orientamento.	La specifica sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0722, entro l'ultimo trimestre del 2023.

2.7.2 Soccorso e lotta antincendio (categoria)	C	Le specifiche pertinenti che si applicano anche per gli aeroporti sono state recepite come materiale di orientamento.	La specifica sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0722, entro l'ultimo trimestre del 2023.
2.7.3 Soccorso e lotta antincendio (notifica delle modifiche del livello di protezione)	C	Le specifiche pertinenti che si applicano anche per gli aeroporti sono state recepite come materiale di orientamento.	La specifica sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0722, entro l'ultimo trimestre del 2023.
2.7.4 Soccorso e lotta antincendio (nuova categoria)	C	Le specifiche pertinenti che si applicano anche per gli aeroporti sono state recepite come materiale di orientamento.	La specifica sarà presa in considerazione in futuro nell'ambito del mandato di regolamentazione RMT.0722, entro l'ultimo trimestre del 2023.
3.1.1 Area per l'avvicinamento finale ed il decollo (FATO)	C	Le attuali disposizioni trattano la FATO in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.2 Disposizioni sulla FATO	C	Le attuali disposizioni non prevedono che una FATO debba avere una superficie solida. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.3 Dimensioni della FATO	C	Le attuali disposizioni definiscono le dimensioni della FATO in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

3.1.5 Pendenza della FATO con superficie solida	C	Le attuali disposizioni definiscono le pendenze della FATO in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.8 Aree di sicurezza della FATO	C	Le attuali disposizioni trattano la questione delle caratteristiche dell'area di sicurezza in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.9 Dimensioni dell'area di sicurezza della FATO	C	Le attuali disposizioni trattano la questione delle dimensioni dell'area di sicurezza in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.11 Oggetti collocati nell'area di sicurezza della FATO	C	Le attuali disposizioni trattano la questione della presenza di oggetti nell'area di sicurezza in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

3.1.13 Presenza di un piano laterale protetto	C	Le attuali disposizioni trattano la questione della presenza di oggetti nell'area di sicurezza in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.14 Presenza di un piano laterale protetto	C	Le attuali disposizioni trattano la questione della presenza di oggetti nell'area di sicurezza in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.15 Ostacoli sul piano laterale protetto	C	L'attuale specifica prevede la possibilità di forare la superficie a determinate condizioni. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.16 *Clearway* per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.19 Larghezza delle *clearway* per elicotteri	C	L'attuale disposizione prevede un'unica pendenza. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

3.1.21 Area di atterraggio e sollevamento dal suolo (*Touchdown and Lift-off Area* - TLOF)	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.24 Dimensioni della TLOF	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.26 Pendenze su una TLOF	A	L'attuale specifica prevede caratteristiche di pendenza più rigide Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.27 TLOF all'interno della FATO	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.28 TLOF sulla piazzola per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

3.1.29 Segnaletica orizzontale della TLOF	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.30 Segnaletica di posizionamento per l'atterraggio (*touchdown positioning marking* - TDPM) all'interno della FATO/TLOF	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.31 TDPM alternative	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.33 Vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.34 Larghezza delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

3.1.35 Pendenza trasversale delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.36 Percorsi di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.38 Pendenza del percorso di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.42 Percorsi di rullaggio in volo per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.44 Piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni trattano la questione delle caratteristiche delle piazzole in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

3.1.45 Dimensioni delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni trattano la questione delle caratteristiche delle piazzole in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.46 Pendenza delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni trattano la questione delle caratteristiche delle piazzole in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.47 Segnaletica orizzontale delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali specifiche consentono la mancanza di segnaletica orizzontale delle piazzole per elicotteri. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.52 Area di protezione per piazzole non usate per operazioni simultanee	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
3.1.55 Pendenza dell'area di protezione con superficie solida	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

4.2.7 Superficie della salita di avvicinamento e decollo per eliporti a livello del suolo	C	La specifica non prevede la presenza di almeno un piano laterale protetto. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.2 Segnaletica orizzontale di identificazione dell'eliporto (nota, ma è stata introdotta una nuova figura 5-1A)	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.7.4 Caratteristiche della segnaletica orizzontale del punto di mira (*aiming point*)	C	Le attuali disposizioni indicano il bianco quale colore applicabile e non richiedono che il colore della segnaletica orizzontale sia in contrasto con lo sfondo. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.9.1 Fornitura di una TDPM	C	L'attuale disposizione definisce la fornitura di una TDPM in modo più prescrittivo e condizionale. Essa si applica inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.2.9.2 Caratteristiche della TDPM	C	Le attuali disposizioni non trattano queste specifiche. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.9.3 Posizione del cerchio di atterraggio/posizionamento (*touchdown/positioning circle* - TDPC)	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.9.5 Segnaletica orizzontale del settore vietato all'atterraggio	C	Le attuali disposizioni non trattano queste specifiche. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.9.8 Lunghezza della linea della spalla	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.9.9 Caratteristiche della segnaletica orizzontale del settore vietato all'atterraggio	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.2.9.10 Precedenza della TDPM	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.2 Segnaletica orizzontale dell'asse dell'elicottero	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.3 Posizione della segnaletica orizzontale delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.4 Posizione dei contrassegni delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.5 Spaziatura dei contrassegni delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.2.13.6 Segnaletica orizzontale dell'asse centrale sulle vie di rullaggio degli elicotteri pavimentate	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.7 Segnaletica orizzontale dell'asse centrale sulle vie di rullaggio degli elicotteri non pavimentate	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.8 Caratteristiche della segnaletica orizzontale dei bordi delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.9 Contrassegni dei bordi delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.10 Altezza dei contrassegni dei bordi delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.2.13.11 Colore dei contrassegni dei bordi delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.13.12 Illuminazione dei contrassegni dei bordi delle vie di rullaggio per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio a terra. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.14.1 Segnaletica e contrassegni dei percorsi di rullaggio in volo per elicotteri	C	Secondo le attuali prescrizioni, la segnaletica e i contrassegni pertinenti sono necessari solo a determinate condizioni. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.14.2 Posizione della segnaletica e dei contrassegni dei percorsi di rullaggio in volo per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio in volo. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.14.3 Segnaletica dell'asse centrale dei percorsi di rullaggio in volo per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio in volo. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.2.14.4 Segnaletica dell'asse centrale dei percorsi di rullaggio in volo per elicotteri non pavimentate	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio in volo. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.14.5 Contrassegni dei percorsi di rullaggio in volo per elicotteri	C	Le attuali disposizioni fanno riferimento alle vie di rullaggio in volo. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.15.1 Segnaletica perimetrale delle piazzole per elicotteri	C	Secondo le attuali prescrizioni, la segnaletica perimetrale delle piazzole per elicotteri è necessaria solo a determinate condizioni. . Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.15.2 TDPM delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.15.4 Posizione della TDPM, linee di allineamento e linee di guida in entrata e in uscita	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.2.15.6 Caratteristiche della segnaletica perimetrale delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano le nuove caratteristiche della segnaletica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.2.15.7 Caratteristiche della TDPM	C	Nelle attuali disposizioni le caratteristiche della TDPM sono definite in modo diverso. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.3.1 Illuminazione (generale) - Soppressione della figura relativa all'indicatore del sentiero di discesa per elicotteri (*Helicopter Approach Path Indicator* - HAPI) dalla figura 5-11.	C	Le attuali disposizioni contengono la figura HAPI. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	Le attuali specifiche sono considerate necessarie e si prevede che saranno mantenute.
5.3.5 Sistema di guida per l'allineamento visivo	C	Le attuali disposizioni prevedono specifiche relative alla posizione, al formato del segnale, alla distribuzione della luce, alla regolazione della rotta di avvicinamento e dell'azimut e alle caratteristiche del sistema di guida per l'allineamento visivo. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	Le attuali specifiche sono considerate necessarie e si prevede che saranno mantenute.

5.3.6 Indicatore visivo di pendenza di avvicinamento	C	Le attuali disposizioni prevedono specifiche relative alla posizione, al formato del segnale, alla distribuzione della luce, alla regolazione di elevazione e di pendenza di avvicinamento, alle caratteristiche delle unità luminose e alle superfici di protezione dagli ostacoli. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	Le attuali specifiche sono considerate necessarie e si prevede che saranno mantenute.
5.3.9.17 Luci perimetrali della TLOF situate nella FATO a livello del suolo di un eliporto sopraelevato.	C	Le attuali specifiche consentono che le luci perimetrali della TLOF superino i 5 cm in altezza. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.3.10.1 Illuminazione diffusa delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.3.10.2 Posizione delle luci per l'illuminazione diffusa delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

5.3.10.3 Distribuzione spettrale delle luci per l'illuminazione diffusa delle piazzole per elicotteri	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.3.10.4 Illuminazione orizzontale e verticale	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.3.13.1 Ostacoli nelle zone esterne e al di sotto dei confini della superficie di limitazione degli ostacoli	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
5.3.13.2 Cavi sopraelevati o che attraversano un fiume	C	Le attuali disposizioni non trattano questa specifica. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.1.3 Attrezzature e servizi di soccorso e per la lotta antincendio negli eliporti a livello del suolo e sopraelevati situati sopra strutture non occupate	C	Le attuali disposizioni prevedono la fornitura di servizi di soccorso e per la lotta antincendio senza la necessità di effettuare una valutazione del rischio. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

6.2.2.2 Calcolo pratico dell'area critica in cui i mezzi di estinzione primari sono erogati con getto pieno a pressione normale	C	Il livello di protezione è determinato conformemente alle disposizioni applicabili agli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.2.3 Calcolo pratico dell'area critica in cui i mezzi di estinzione primari sono erogati con getto diffuso (ad eccezione degli eliporti su piattaforme - *helideck*)	C	Si applicano le specifiche relative ai servizi di soccorso e lotta antincendio valide per gli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.3.1 Quantità di mezzi di estinzione primari e agenti complementari	C	La quantità di mezzi di estinzione primari e agenti complementari è determinata in base alle disposizioni applicabili agli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.3.5 Agenti complementari	C	Si applicano le specifiche relative ai servizi di soccorso e lotta antincendio valide per gli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

6.2.3.8 Agenti complementari	C	Si applicano le specifiche relative ai servizi di soccorso e lotta antincendio valide per gli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.4.1 Tempo di risposta negli eliporti a livello del suolo	C	Le norme applicabili non prevedono l'obiettivo di un certo tempo di risposta. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.5.1 Misure di soccorso	C	Si applicano le specifiche relative ai servizi di soccorso e lotta antincendio valide per gli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.6 Sistema di comunicazione e di allarme	C	Si applicano le specifiche relative ai servizi di soccorso e lotta antincendio valide per gli aeroporti. Esse si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.
6.2.7.1 Numero di effettivi del servizio di soccorso e lotta antincendio	C	Si applicano le specifiche relative al servizio di soccorso e lotta antincendio negli aeroporti; il personale di soccorso e lotta antincendio deve essere sempre presente. Le attuali disposizioni si applicano inoltre solamente agli eliporti	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

		VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	
6.2.7.2 Addestramento del personale di soccorso e lotta antincendio	C	Si applicano le specifiche relative al servizio di soccorso e lotta antincendio negli aeroporti; il personale di soccorso e lotta antincendio deve essere sempre presente e costantemente addestrato. Le attuali disposizioni si applicano inoltre solamente agli eliporti VFR situati in aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 139/2014.	La specifica relativa agli eliporti autonomi sarà presa in considerazione nelle future attività di regolamentazione.

1.7. Emendamento 41 dell'annesso 15 relativo ai Servizi di informazioni aeronautiche

1.7.1. Descrizione

L'emendamento proposto riguarda la pianificazione di emergenza relativamente alle zone di conflitto.

1.7.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[14]

1.7.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 41 dell'annesso 15

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**

[14] GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1.

6.3.2.3	C	Non attuata. Le norme vigenti dell'UE non richiedono la pubblicazione di informazioni tramite NOTAM in merito ad attività pericolose per l'aviazione civile, con riferimento al caso specifico delle zone di conflitto.	Tale modifica sarà recepita in sede di aggiornamento dei requisiti di cui all'allegato VI del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Emendamenti 13, 10 e 1 dell'annesso 16 relativo all'Ambiente, volumi I, II e III

1.8.1. Descrizione

Volume I: l'emendamento riguarda i requisiti di certificazione acustica degli aeromobili.

Volume II: l'emendamento riguarda i requisiti di certificazione delle emissioni dei motori aerei.

Volume III: l'emendamento riguarda i requisiti di certificazione delle emissioni di CO_2 degli aeromobili.

1.8.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) 2018/1139[15]

1.8.3. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 13 dell'annesso 16, volume I

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
Annesso 16, volume I, emendamento 13	C	Il regolamento (UE) 2018/1139 fa riferimento all'annesso 16 dell'ICAO, volume I, emendamento 12.	Fino al 31 marzo 2022 esisterà una differenza tra i regolamenti e/o le pratiche nazionali di [Stato membro] e le disposizioni dell'annesso 16, volume I, compresi tutti gli emendamenti fino all'emendamento 13 incluso.

1.1.4. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 10 dell'annesso 16, volume II

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**

[15] GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

Annesso 16, volume II, emendamento 10 per le norme con data di applicabilità gennaio 2021	C	Il regolamento (UE) 2018/1139 fa riferimento all'annesso 16 dell'ICAO, volume II, emendamento 9.	Fino al 31 marzo 2022 esisterà una differenza tra i regolamenti e/o le pratiche nazionali di [Stato membro] e le disposizioni dell'annesso 16, volume II, compresi tutti gli emendamenti fino all'emendamento 10 incluso.

1.1.5. Tabella delle differenze da notificare per l'emendamento 1 dell'annesso 16, volume III

Disposizione dell'annesso	**Categoria della differenza**	**Dettagli della differenza**	**Osservazioni**
Annesso 16, volume III, emendamento 1	C	Il regolamento (UE) 2018/1139 fa riferimento all'annesso 16 dell'ICAO, volume III.	Fino al 31 marzo 2022 esisterà una differenza tra i regolamenti e/o le pratiche nazionali di [Stato membro] e le disposizioni dell'annesso 16, volume III, compresi tutti gli emendamenti fino all'emendamento 1 incluso.