REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1772 DELLA COMMISSIONE

del 12 settembre 2023

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 per quanto riguarda le regole operative relative all'uso dei sistemi e dei componenti per la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea nello spazio aereo del cielo unico europeo e che abroga il regolamento (CE) n. 1033/2006

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 31 e l'articolo 44, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 140, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, le norme di attuazione adottate sulla base del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), che è stato abrogato, devono essere adeguate alle disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 entro il 12 settembre 2023.

(2) Il regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione ([3]) stabilisce norme per le procedure relative ai piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo.

(3) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ([4]) stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea.

(4) Al fine di garantire la continuità dei requisiti per l'uso delle apparecchiature per la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea («ATM/ANS») nello spazio aereo del cielo unico europeo, è opportuno modificare il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 al fine di includervi le pertinenti disposizioni sulla pianificazione dei voli di cui al regolamento (CE) n. 1033/2006, che viene abrogato dal presente regolamento.

(5) Poiché al gestore della rete sono affidati compiti di elaborazione dei piani di volo nella fase che precede il volo, il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 dovrebbe applicarsi anche al gestore della rete.

(6) È essenziale che, quando presentano piani di volo, tutti gli utenti si attengano ai manuali operativi elaborati e conservati dal gestore della rete.

(7) I piani di volo ripetitivi non sono più applicabili nella regione EUR e pertanto qualsiasi riferimento ad essi dovrebbe essere eliminato.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([2]) Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26).

([3]) Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo (GU L 186 del 7.7.2006, pag. 46).

([4]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

(8) Le norme per le procedure relative ai piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo di cui al regolamento (CE) n. 1033/2006 non si applicano ai servizi forniti nello spazio aereo del cielo unico europeo al di fuori della regione europea (EUR) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) quale definita nel volume I (doc. 7754) del piano di navigazione aerea dell'ICAO per la regione EUR a motivo del basso volume di traffico e della situazione geografica a livello locale, considerato che tale spazio aereo confina unicamente con lo spazio aereo sotto la responsabilità di fornitori di ATM/ANS di paesi terzi, il che giustifica diversi meccanismi di coordinamento locale con i paesi terzi limitrofi.

(9) È pertanto opportuno abrogare il regolamento (CE) n. 1033/2006 e modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012.

(10) I requisiti modificati figuranti nel presente regolamento tengono debitamente conto del contenuto del piano generale della gestione del traffico aereo e delle capacità di comunicazione, navigazione e sorveglianza in esso previste.

(11) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha proposto misure nel suo parere n. 01/2023 ([5]) in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 è così modificato:

1) all'articolo 1, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il presente regolamento si applica anche alle autorità competenti degli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, al gestore della rete, ai gestori aeroportuali e al personale di terra pertinente impegnato in operazioni degli aeromobili.»;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) è inserito il punto 19 *bis*) seguente:

«19 bis) «identificazione dell'aeromobile», il gruppo di lettere, cifre o la combinazione di lettere e cifre che è identica al nominativo di chiamata dell'aeromobile usato nelle comunicazioni terra-aria (o il suo equivalente in codice) che è usato per identificare l'aeromobile nelle comunicazioni terra-terra dei servizi di traffico aereo;»;

b) è inserito il punto 69 *bis*) seguente:

«69 bis) «data stimata di sblocco», la data prevista in cui l'aeromobile inizierà a muoversi per la partenza;»;

c) è inserito il punto 89 *ter*) seguente:

«89 ter) «sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo (IFPS)», un sistema che fa parte della rete europea di gestione del traffico aereo mediante il quale viene fornito un servizio centralizzato di elaborazione e di diffusione dei piani di volo che si occupa di ricevere, convalidare e distribuire i piani di volo all'interno dello spazio aereo cui si applica il presente regolamento;»;

d) è inserito il punto 96 *bis*) seguente:

«96 bis) «gestore della rete», l'organismo incaricato di svolgere i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004;»;

e) è inserito il punto 97 *bis*) seguente:

«97 bis) «NOTAM», notifica distribuita tramite mezzi di telecomunicazione, contenente informazioni relative all'istituzione, alla condizione o alla modifica di strutture, servizi, procedure o pericoli aeronautici, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo;»;

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) è inserito il punto 99 *bis*) seguente:

«99 bis) «originatore di un piano di volo», la persona o l'organizzazione che trasmette al sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo (IFPS) i piani di volo e i relativi messaggi di aggiornamento, in particolare i piloti, gli operatori e gli agenti che operano a loro nome e gli enti ATS;»;

g) è inserito il punto 100 *bis*) seguente:

«100 bis) «fase che precede il volo», il lasso di tempo intercorrente tra la prima presentazione di un piano di volo e la prima autorizzazione da parte del controllo del traffico aereo;»;

3) l'allegato è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 1033/2006 è abrogato.

Articolo 3

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 12 settembre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 è così modificato:

1) il punto SERA.2001 è sostituito dal seguente:

«**SERA.2001 Oggetto**

Fatto salvo il punto SERA.1001, il presente allegato si applica agli utenti dello spazio aereo e agli aeromobili:

a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dall'Unione;

b) che recano le marche di nazionalità ed immatricolazione di uno Stato membro dell'Unione e che operano in un qualsiasi spazio aereo nella misura in cui non entrino in contrasto con le regole pubblicate dallo Stato avente giurisdizione sul territorio che viene sorvolato.»;

2) il punto SERA.4001 è così modificato:

a) le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:

«c) Un piano di volo deve:

1) essere presentato, prima della partenza:

i) al gestore della rete, direttamente o tramite un ufficio informazioni ATS, conformemente ai manuali operativi elaborati e conservati dal gestore della rete che contengono le istruzioni e le informazioni necessarie, se si intende condurre il volo secondo le IFR per l'intera rotta del volo o per una porzione dello stesso all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo; o

ii) a un ufficio informazioni ATS per altri casi;

2) essere trasmesso, durante il volo, all'ente ATS competente o alla stazione radio di controllo bordo-terra competente.

d) A meno che non sia stato prescritto un periodo di tempo inferiore da parte dell'autorità competente per i voli VFR nazionali, per qualsiasi volo pianificato per operare attraverso i confini internazionali o che preveda l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo o del servizio consultivo per il traffico aereo occorre presentare un piano di volo nel rispetto delle tempistiche seguenti:

1) non più di 120 ore prima dell'orario stimato di sblocco;

2) almeno tre ore prima dell'orario stimato di sblocco per i voli che possono essere oggetto di misure di gestione del flusso di traffico aereo;

3) almeno 60 minuti prima della partenza per tutti gli altri voli non contemplati al punto 2); o

4) se presentato durante il volo, a un orario che ne garantisca la ricezione da parte dell'ente ATS competente almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile:

i) al punto previsto di ingresso in un'area di controllo o un'area consultiva; o

ii) al punto di attraversamento di un'aerovia o di una rotta a servizio consultivo.»;

b) sono aggiunte le lettere e) e f) seguenti:

«e) Per i voli condotti in tutto o in parte secondo le IFR che entrano nell'area di responsabilità di un ente ATS e per i quali non è precedentemente pervenuto alcun piano di volo dal gestore della rete, l'ente interessato deve trasmettere al gestore della rete l'identificazione dell'aeromobile, il tipo di aeromobile, il punto di ingresso nella sua area di responsabilità, l'orario e il livello di volo in corrispondenza di tale punto, la rotta e l'aeroporto di destinazione del volo.

f) Le prescrizioni di cui alle lettere c), d) ed e) non si applicano nello spazio aereo del cielo unico europeo che non fa parte della regione EUR dell'ICAO.»;

3) il punto SERA.4005 è sostituito dal seguente:

«**SERA.4005 Contenuti di un piano di volo**

a) Un piano di volo deve contenere tutte le informazioni considerate pertinenti dall'autorità competente in relazione alle voci seguenti:

1) identificazione dell'aeromobile;

2) regole di volo e tipo di volo;

3) numero e tipi di aeromobile e categoria della turbolenza da scia;

4) impianti di bordo e capacità dell'aeromobile;

5) aeroporto o sito operativo di partenza;

6) data e orario stimati di sblocco;

7) velocità di crociera;

8) livello o livelli di crociera;

9) rotta da seguire;

10) aeroporto di destinazione o sito operativo di destinazione e durata stimata del volo;

11) aeroporto o aeroporti alternati oppure sito o siti operativi;

12) autonomia oraria;

13) numero totale delle persone a bordo;

14) equipaggiamento di emergenza e di sopravvivenza, compreso il sistema di recupero con paracadute balistico;

15) altre informazioni.

b) Per i piani di volo presentati durante il volo, le informazioni relative all'aeroporto di partenza o al sito operativo di partenza devono indicare la località dalla quale le informazioni supplementari sul volo possono essere ottenute, se necessario. Per i piani di volo presentati durante il volo, le informazioni relative all'orario stimato di sblocco devono essere l'orario sul primo punto della rotta cui il piano di volo si riferisce.»;

4) il punto SERA.4010 è sostituito dal seguente:

«**SERA.4010 Compilazione del piano di volo**

a) Un piano di volo deve contenere, se del caso, informazioni sulle voci pertinenti di cui al punto SERA.4005, lettera a), punti da 1) a 11), riguardanti l'intera rotta o una porzione di essa per cui il piano di volo è stato presentato.

b) Gli operatori di aeromobili, gli originatori di piani di volo e gli enti ATS, seguendo le istruzioni necessarie di cui al punto SERA.4001, lettera c), punto 1.i), devono attenersi:

1) alle istruzioni per la compilazione del modulo di piano di volo di cui all'appendice 6;

2) agli eventuali vincoli individuati nelle pertinenti pubblicazioni di informazioni aeronautiche (AIP).

c) Gli operatori di aeromobili, o gli agenti che agiscono per loro conto, che intendono operare nello spazio aereo del cielo unico europeo secondo le IFR per l'intera rotta o per una porzione della stessa devono inserire l'opportuno indicatore relativo all'equipaggiamento disponibile a bordo dell'aeromobile e alle sue capacità in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2023/1770 della Commissione (*) nella voce pertinente del piano di volo, come previsto al punto SERA.4005, lettera a), punto 4).

d) Gli operatori di aeromobili non equipaggiati in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2023/1770 che intendono operare all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo devono inserire l'opportuno indicatore relativo agli impianti di bordo e alle capacità dell'aeromobile, nonché le eventuali esenzioni, nelle voci pertinenti del piano di volo, come previsto rispettivamente ai punti SERA.4005, lettera a), punto 4), e SERA.4005, lettera a), punto 15). Il piano di volo deve inoltre contenere informazioni, se del caso, su tutte le altre voci se così prescritto dall'autorità competente o quando sia ritenuto necessario dalla persona che presenta il piano di volo.

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1770 della Commissione, del 12 settembre 2023, recante disposizioni sugli impianti di bordo necessari per l'utilizzo dello spazio aereo del cielo unico europeo e sulle regole operative relative all'uso dello spazio aereo del cielo unico europeo e che abroga il regolamento (CE) n. 29/2009 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1206/2011, (UE) n. 1207/2011 e (UE) n. 1079/2012 (GU L 228 del ….9.2023, pag. 39).»;

5) è inserito il punto SERA.4013 seguente:

«**SERA.4013 Approvazione del piano di volo**

a) Il gestore della rete, per la porzione della rotta condotta secondo le IFR, e l'ufficio informazioni ATS devono adottare le misure necessarie per garantire che, all'atto del ricevimento o in caso di modifiche, il piano di volo:

1) sia conforme alle convenzioni applicabili in materia di formato e dati;

2) sia completo e, per quanto possibile, accurato;

3) se necessario, sia reso accettabile per i servizi di traffico aereo; e

4) sia approvato, o siano approvate anche le modifiche ad esso apportate, e ciò sia indicato all'originatore del piano di volo.

b) Gli enti ATC devono informare il gestore della rete di qualsiasi necessaria modifica di un piano di volo riguardante le voci relative alla rotta o al livello di volo di cui al punto SERA.4005, lettera a), punti da 1) a 10), che potrebbe incidere sulla sicurezza del volo, in relazione ai piani di volo e ai relativi messaggi di aggiornamento precedentemente ricevuti dal gestore della rete. Nella fase che precede il volo gli enti ATC non devono procedere ad alcun'altra modifica o soppressione del piano di volo senza coordinamento con l'operatore dell'aeromobile.

c) Il gestore della rete deve comunicare a tutti gli enti ATS interessati il piano di volo approvato e qualsiasi modifica approvata eventualmente apportata nella fase che precede il volo alle voci di cui al punto SERA.4005, lettera a), punti da 1) a 10), del piano di volo e dei relativi messaggi di aggiornamento.

d) Il gestore della rete deve comunicare all'operatore dell'aeromobile qualsiasi necessaria modifica apportata al piano di volo nella fase che precede il volo riguardo alle voci relative alla rotta o al livello di volo di cui al punto SERA.4005, lettera a), punti da 1) a 10), che potrebbe incidere sulla sicurezza del volo, in relazione ai piani di volo e ai relativi messaggi di aggiornamento precedentemente ricevuti.

e) L'originatore di un piano di volo, se non è l'operatore dell'aeromobile o il pilota, deve assicurarsi che all'operatore dell'aeromobile o al pilota che ha presentato il piano di volo vengano comunicate le condizioni di approvazione del piano di volo e tutte le necessarie modifiche di tali condizioni, trasmesse dal gestore della rete per la porzione del volo condotta secondo le IFR o dagli uffici informazioni ATS.

f) L'operatore dell'aeromobile deve assicurarsi che le condizioni di approvazione di un piano di volo e tutte le necessarie modifiche trasmesse dal gestore della rete o dall'ufficio informazioni ATS all'originatore del piano di volo siano inserite nel piano operativo di volo e comunicate al pilota.

g) Prima del volo l'operatore dell'aeromobile deve assicurarsi che il contenuto del piano di volo rispecchi correttamente gli obiettivi operativi.

h) Il gestore della rete deve elaborare e distribuire le informazioni sulla capacità di canalizzazione a 8,33 kHz pervenute nei piani di volo.

i) Le prescrizioni di cui alle lettere da a) a h) non si applicano nello spazio aereo del cielo unico europeo che non fa parte della regione EUR dell'ICAO.»;

6) il punto SERA.4015 è sostituito dal seguente:

«**SERA.4015 Modifiche al piano di volo**

a) Tutte le modifiche al piano di volo presentate per i voli IFR, o per quelli VFR che operano come voli controllati, devono essere comunicate:

1) durante la fase che precede il volo, al gestore della rete per i voli destinati a operare secondo le IFR per l'intera rotta o per una porzione della stessa e, il più presto possibile, agli uffici informazioni ATS;

2) durante il volo, fatte salve le disposizioni di cui al punto SERA.8020, lettera b), all'ente ATS competente.

Per gli altri voli VFR, i cambiamenti significativi al piano di volo devono essere comunicati il più presto possibile all'ente ATS competente.

b) In caso di ritardo di 30 minuti rispetto all'orario stimato di sblocco per un volo controllato o di ritardo di un'ora per un volo non controllato per il quale è stato presentato un piano di volo, occorre modificare il piano di volo oppure presentarne uno nuovo e annullare quello precedente, a seconda dei casi. Per qualsiasi volo condotto secondo le IFR, i ritardi superiori a 15 minuti devono essere comunicati al gestore della rete.

c) In caso di modifica degli impianti di bordo e dello stato delle capacità dell'aeromobile per un volo, gli operatori dell'aeromobile o gli agenti che agiscono per loro conto devono inviare un messaggio di modifica al gestore della rete o agli uffici informazioni ATS, inserendo l'indicatore appropriato nella voce pertinente del modulo di piano di volo.

d) Le informazioni riguardo all'autonomia o al numero totale di persone a bordo presentate prima della partenza, se inesatte al momento della partenza, costituiscono un cambiamento significativo al piano di volo e come tale devono essere riportate.

e) Le disposizioni di cui alle lettere da a) a d) non si applicano nello spazio aereo del cielo unico europeo che non fa parte della regione EUR dell'ICAO.»;

7) è aggiunta la sezione 15 seguente:

«*SEZIONE 15*

Procedure di comunicazione via "data-link" controllore-pilota (CPDLC)

SERA.15001 Avvio del data link e mancato avvio del data link

a) L'indirizzo di connessione associato a un ente ATS deve essere pubblicato nelle pubblicazioni di informazioni aeronautiche (AIP) nazionali.

b) L'ente ATS che riceve una valida richiesta di avvio del data link da un aeromobile in avvicinamento o all'interno dell'area del servizio data link deve accettarla e, se è in grado di correlarla a un piano di volo, stabilire un collegamento con l'aeromobile.

c) Il fornitore di servizi di traffico aereo deve stabilire procedure per risolvere, il più presto possibile, i casi di mancato avvio del data link.

d) L'operatore dell'aeromobile deve stabilire procedure per risolvere, il più presto possibile, i casi di mancato avvio del data link.

SERA.15005 Instaurazione della CPDLC

a) La CPDLC deve essere instaurata con un anticipo sufficiente a garantire che l'aeromobile comunichi con l'ente di controllo del traffico aereo competente.

b) Le informazioni relative a quando e, se del caso, a dove i sistemi aerei o terrestri dovrebbero instaurare la CPDLC devono essere pubblicate in circolari o pubblicazioni di informazioni aeronautiche.

c) Durante la prestazione del servizio, il pilota deve essere in grado di identificare l'ente di controllo del traffico aereo che fornisce il servizio di controllo del traffico aereo in qualsiasi momento.

SERA.15010 Trasferimento della CPDLC

a) Quando la CPDLC viene trasferita, il trasferimento della comunicazione vocale e della CPDLC deve iniziare contemporaneamente.

b) Quando un aeromobile viene trasferito da un ente di controllo del traffico aereo in cui la CPDLC è disponibile a un ente di controllo del traffico aereo in cui la CPDLC non è disponibile, la cessazione della CPDLC deve iniziare contemporaneamente al trasferimento della comunicazione vocale.

c) Quando è in corso un tentativo di trasferimento della CPDLC che comporta un cambiamento dell'autorità competente in materia di dati, il controllore del traffico aereo deve essere informato se vi sono messaggi in data link per i quali non è pervenuta una risposta di chiusura. Il controllore del traffico aereo che decida di trasferire l'aeromobile senza aver ricevuto risposte del pilota al messaggio o ai messaggi in uplink in sospeso deve di norma utilizzare la comunicazione vocale per chiarire qualsiasi ambiguità associata al messaggio o ai messaggi in uplink in sospeso.

SERA.15015 Composizione dei messaggi CPDLC

a) Il testo dei messaggi CPDLC deve essere composto nel formato di messaggio standard, con un linguaggio semplice o con abbreviazioni e codici. Il linguaggio semplice deve essere evitato quando la lunghezza del testo può essere ridotta utilizzando abbreviazioni e codici appropriati. Non devono essere utilizzate parole e frasi non essenziali, quali formule di cortesia.

b) Il controllore del traffico aereo e il pilota devono comporre i messaggi CPDLC utilizzando elementi di messaggio standard, elementi di messaggio a testo libero o una combinazione dei due tipi di elementi. L'uso di elementi di messaggio a testo libero da parte dei controllori del traffico aereo o dei piloti deve essere evitato.

c) Se l'insieme dei messaggi CPDLC implementato non contempla determinate circostanze, l'autorità competente può stabilire, in consultazione con gli operatori e altri fornitori di servizi di traffico aereo, che è accettabile utilizzare elementi di messaggio a testo libero. In tali casi, l'autorità competente interessata deve definire il formato di visualizzazione, l'uso previsto e gli attributi di ciascun elemento di messaggio a testo libero.

d) Un messaggio CPDLC non deve essere composto da più di cinque elementi, di cui solo due possono contenere la variabile di autorizzazione della rotta.

e) Composizione di messaggi CPDLC con molteplici elementi:

1) quando un messaggio CPDLC composto da molteplici elementi richiede una risposta, la risposta deve applicarsi a tutti gli elementi.

2) In caso di impossibilità a conformarsi a un messaggio di autorizzazione composto da un singolo elemento o a qualsiasi parte di un messaggio di autorizzazione composto da molteplici elementi, il pilota deve inviare la risposta "UNABLE" (IMPOSSIBILITATI) per l'intero messaggio.

3) Quando non è possibile approvare alcun elemento di una richiesta di autorizzazione composta da uno o più elementi, il controllore deve rispondere con un messaggio "UNABLE" (IMPOSSIBILITATI) che si applica a tutti gli elementi della richiesta. L'autorizzazione o le autorizzazioni in vigore non devono essere ripetute.

4) Quando una richiesta di autorizzazione composta da molteplici elementi può essere accolta solo parzialmente, il controllore deve rispondere con un messaggio "UNABLE" (IMPOSSIBILITATI) che si applica a tutti gli elementi della richiesta e, se del caso, includere una motivazione e/o informazioni sulle tempistiche previste per la concessione dell'autorizzazione.

5) Quando è possibile accogliere tutti gli elementi di una richiesta di autorizzazione composta da uno o più elementi, il controllore deve rispondere con autorizzazioni corrispondenti a ciascun elemento della richiesta. Tale risposta deve essere costituita da un unico messaggio in uplink.

6) Quando un messaggio CPDLC contiene più di un elemento e l'attributo di risposta per il messaggio è "Y", quando utilizzato, il messaggio unico di risposta deve contenere il numero corrispondente di risposte nello stesso ordine.

SERA.15020 Risposta ai messaggi CPDLC

a) Salvo diversa indicazione dell'autorità competente, non è richiesta la ripetizione vocale (*read-back*) dei messaggi CPDLC.

b) Ad eccezione del caso in cui è necessaria una correzione del messaggio CPDLC trasmesso, quando un controllore o un pilota comunica tramite CPDLC la risposta deve essere di norma trasmessa tramite CPDLC. Quando un controllore o un pilota comunica a voce, la risposta deve essere di norma trasmessa a voce.

SERA.15025 Correzione dei messaggi CPDLC

a) Quando si ritiene necessario correggere un messaggio CPDLC o quando occorre chiarirne il contenuto, il controllore del traffico aereo e il pilota devono utilizzare i mezzi più appropriati a disposizione per fornire i dati corretti o i chiarimenti necessari.

b) Quando viene utilizzata la comunicazione vocale per correggere un messaggio CPDLC per il quale non è ancora pervenuta alcuna risposta operativa, alla trasmissione vocale del controllore o del pilota deve essere anteposta la frase "DISREGARD CPDLC (tipo di messaggio) MESSAGE, BREAK" (IGNORATE MESSAGGIO (tipo di messaggio) CPDLC, BREAK), seguita dall'autorizzazione, istruzione, informazione o richiesta corretta.

c) Nell'identificare il messaggio CPDLC da ignorare o nel farvi riferimento, occorre esercitare cautela nella formulazione in modo da evitare qualsiasi ambiguità in relazione alla comunicazione della correzione dell'autorizzazione, dell'istruzione, dell'informazione o della richiesta.

d) Se un messaggio CPDLC che richiede una risposta operativa è successivamente negoziato a voce, occorre inviare un'adeguata risposta di chiusura del messaggio CPDLC per garantire la corretta sincronizzazione del dialogo CPDLC. A tal fine è possibile impartire a voce al destinatario del messaggio l'esplicita istruzione di chiudere il dialogo o permettere al sistema di chiuderlo automaticamente.

SERA.15030 Procedure di comunicazione via data link del controllore in caso di emergenze, pericoli e avarie delle apparecchiature CPDLC

a) Il controllore del traffico aereo o il pilota che venga avvisato della mancata trasmissione di un unico messaggio CPDLC deve intraprendere, a seconda dei casi, una delle azioni seguenti:

1) confermare a voce le azioni che verranno intraprese in relazione al relativo dialogo, anteponendo alle informazioni la frase "CPDLC MESSAGE FAILURE" (AVARIA MESSAGGIO CPDLC);

2) ritrasmettere tramite CPDLC il messaggio CPDLC oggetto della mancata trasmissione.

b) I controllori del traffico aereo che sono tenuti a trasmettere le informazioni relative a un'avaria completa del sistema CPDLC di terra a tutte le stazioni che potrebbero intercettarle dovrebbero anteporre a tale trasmissione la chiamata generale "ALL STATIONS CPDLC FAILURE" (A TUTTE LE STAZIONI, AVARIA CPDLC), seguita dall'identificazione della stazione chiamante.

c) In caso di avaria della CPDLC e di ritorno alla comunicazione vocale, tutti i messaggi CPDLC in sospeso devono considerarsi non consegnati e l'intero dialogo che comprende i messaggi in sospeso deve ricominciare a voce.

d) Nel caso in cui la CPDLC sia in avaria ma venga ripristinata prima che sia necessario tornare alla comunicazione vocale, tutti i messaggi in sospeso devono considerarsi non consegnati e l'intero dialogo che comprende i messaggi in sospeso deve ricominciare tramite la CPDLC.

SERA.15035 Arresto intenzionale del sistema CPDLC

a) Quando è previsto un arresto del sistema della rete di comunicazione o del sistema CPDLC di terra, occorre pubblicare un NOTAM per informare tutte le parti interessate del periodo di arresto e, se necessario, dei dettagli delle frequenze di comunicazione vocale da utilizzare.

b) Gli aeromobili che stanno comunicando con gli enti ATC devono essere informati a voce o tramite CPDLC di qualsiasi interruzione imminente del servizio CPDLC.

SERA.15040 Interruzione dell'uso delle richieste CPDLC

a) Il controllore che richieda a tutte le stazioni o a un volo specifico di non inviare richieste CPDLC per un periodo di tempo limitato deve utilizzare la frase "[(nominativo di chiamata) oppure ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(motivazione)]" [(nominativo di chiamata oppure A TUTTE LE STAZIONI) INTERROMPETE INVIO RICHIESTE CPDLC [FINO A NUOVO AVVISO] [(motivazione])].

b) Il ripristino dell'uso normale della CPDLC deve essere segnalato utilizzando la frase "[(nominativo di chiamata) oppure ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS" [(nominativo di chiamata oppure A TUTTE LE STAZIONI,) RIPRENDETE NORMALI OPERAZIONI CPDLC).

SERA.15045 Uso della CPDLC in caso di avaria della comunicazione vocale bordo-terra

L'esistenza di una connessione CPDLC tra un ente ATS e un aeromobile non dovrebbe impedire al pilota e al controllore del traffico aereo interessati di avviare ed eseguire tutte le azioni richieste in caso di avaria della comunicazione vocale bordo-terra.

SERA.15050 Prova della CPDLC

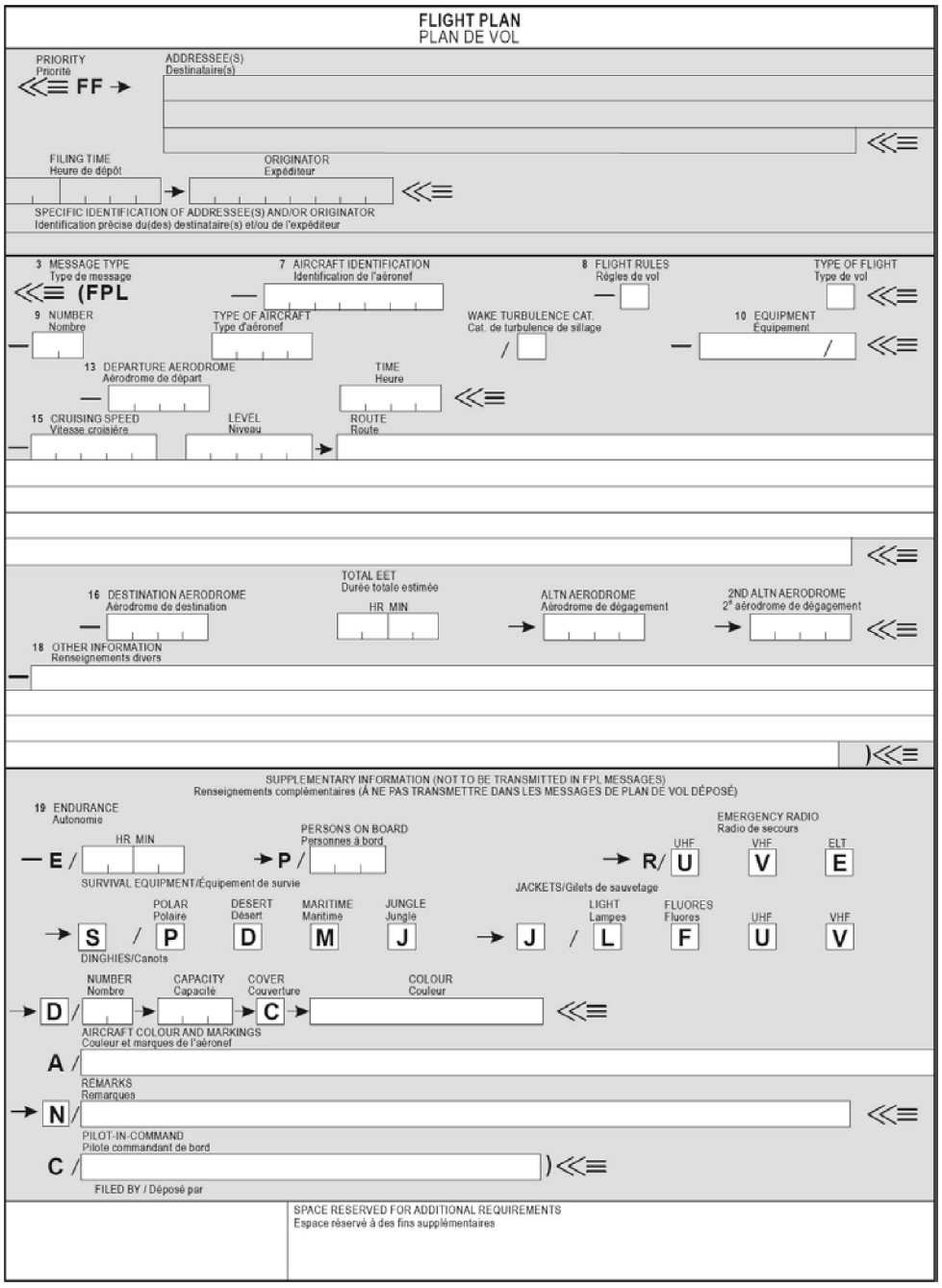
Nel caso in cui le procedure di prova della CPDLC con un aeromobile possano incidere sui servizi di traffico aereo forniti all'aeromobile, occorre predisporre un coordinamento prima dell'esecuzione di tali prove.»;

8) è aggiunta l'appendice 6 seguente:

«*Appendice 6*

COMPILAZIONE DEL PIANO DI VOLO

1. **Modulo di piano di volo ICAO**



2. **Istruzioni per la compilazione del modulo di piano di volo**

2.1. Istruzioni generali

Attenersi scrupolosamente ai formati e alle modalità prescritti per l'inserimento dei dati.

Iniziare a inserire i dati nel primo spazio disponibile. In presenza di spazi in eccesso, lasciare vuoti gli spazi inutilizzati.

Indicare tutti gli orari in UTC a 4 cifre.

Indicare tutte le durate previste nel formato a 4 cifre (ore e minuti).

La compilazione dell'area ombreggiata che precede la voce 3 è a cura dei servizi ATS e COM, salvo il caso in cui la responsabilità di trasmettere i messaggi relativi al piano di volo sia stata delegata.

2.2. Istruzioni per l'inserimento dei dati ATS

Compilare le voci da 7 a 18 e, se richiesto dall'autorità competente o altrimenti ritenuto necessario, la voce 19 come indicato di seguito.

INSERIRE una delle identificazioni dell'aeromobile seguenti, senza superare 7 caratteri alfanumerici e senza utilizzare trattini o simboli:

a) il designatore ICAO dell'operatore dell'aeromobile seguito dall'identificazione del volo (ad esempio KLM511, NGA213, JTR25), quando in radiotelefonia il nominativo di chiamata che deve essere utilizzato dall'aeromobile è costituito dal designatore telefonico ICAO dell'operatore seguito dall'identificazione del volo (ad esempio KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); o

b) la marca di nazionalità o di esercizio in comune e la marca di immatricolazione dell'aeromobile (ad esempio EIAKO, 4XBCD, N2567GA), quando:

1) in radiotelefonia il nominativo di chiamata utilizzato dall'aeromobile è costituito unicamente da tale identificazione (ad esempio CGAJS) o dalla stessa preceduta dal designatore telefonico ICAO dell'operatore dell'aeromobile (ad esempio BLIZZARD CGAJS);

2) l'aeromobile non è dotato di radio.

Regole di volo (*Flight rules*)

INSERIRE una delle lettere seguenti per indicare la categoria di regole di volo cui il pilota intende conformarsi:

I – se si intende condurre l'intero volo secondo le IFR; o

V – se si intende condurre l'intero volo secondo le VFR; o

Y – se il volo è inizialmente condotto secondo le IFR e in seguito sono previsti uno o più cambi successivi delle regole di volo; o

Z – se il volo è inizialmente condotto secondo le VFR e in seguito sono previsti uno o più cambi successivi delle regole di volo.

Specificare alla voce 15 il punto o i punti in cui è previsto un cambio delle regole di volo.

Tipo di volo (*Type of flight*)

INSERIRE una delle lettere seguenti per indicare il tipo di volo, ove richiesto dall'autorità competente:

S – servizio aereo di linea;

N – operazione di trasporto aereo non di linea;

G – aviazione generale;

M – militare;

X – categoria diversa da quelle sopra definite.

Specificare lo status del volo alla voce 18 utilizzando l'indicatore STS o, se è necessario indicare altri motivi per un trattamento specifico da parte degli ATS, indicare il motivo alla voce 18 utilizzando l'indicatore RMK.

Numero di aeromobili (1 o 2 caratteri)

INSERIRE il numero di aeromobili, se più di uno.

Tipo di aeromobile (*Type of aircraft*) (da 2 a 4 caratteri)

INSERIRE il designatore appropriato come specificato nel documento 8643 "Aircraft Type Designators", OPPURE, se tale designatore non è stato assegnato o in caso di voli in formazione che comprendono più di un tipo di aeromobile, INSERIRE ZZZZ e SPECIFICARE alla voce 18 i (numeri e) tipi di aeromobili preceduti da TYP/.

Categoria della turbolenza di scia (*Wake turbulence cat.*) (1 carattere)

INSERIRE una barra obliqua seguita da una delle lettere seguenti per indicare la categoria della turbolenza di scia dell'aeromobile:

J – SUPER, per indicare un tipo di aeromobile identificato come tale nel documento ICAO 8643 "Aircraft Type Designators", edizione più recente;

H – HEAVY, per indicare un tipo di aeromobile con una massa massima certificata al decollo pari o superiore a 136 000 kg, ad eccezione dei tipi di aeromobili elencati nel documento ICAO 8643 nella categoria SUPER (J);

M – MEDIUM, per indicare un tipo di aeromobile con una massa massima certificata al decollo inferiore a 136 000 kg ma superiore a 7 000 kg;

L – LIGHT, per indicare un tipo di aeromobile con una massa massima certificata al decollo pari o inferiore a 7 000 kg.

Le capacità comprendono gli elementi seguenti:

a) presenza di pertinenti apparecchiature utilizzabili a bordo dell'aeromobile;

b) apparecchiature e capacità commisurate alle qualifiche dell'equipaggio di condotta; e

c) se del caso, autorizzazione dell'autorità competente.

Apparecchiature e capacità di radiocomunicazione, di navigazione e di aiuto all'avvicinamento

INSERIRE una delle lettere seguenti:

N – se a bordo non sono presenti apparecchiature di COM/NAV/aiuto all'avvicinamento per la rotta da percorrere o se le apparecchiature sono inutilizzabili; o

S – se le apparecchiature standard di COM/NAV/aiuto all'avvicinamento per la rotta da percorrere sono presenti a bordo e sono utilizzabili; e/o

INSERIRE una o più delle lettere seguenti per indicare le apparecchiature e le capacità di COM/NAV/aiuto all'avvicinamento utilizzabili a disposizione:

A	Sistema di atterraggio GBAS	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV con SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (Inmarsat)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. Se si prevede di condurre una porzione del volo secondo le IFR, si riferisce a ricevitori GNSS conformi all'allegato 10, volume I, dell'ICAO
H	HF RTF
I	Navigazione inerziale
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Inmarsat)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4-P9	Riservato a RCP
R	Approvato per PBN
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	Approvato per RVSM
X	Approvato per MNPS
Y	VHF con capacità di canalizzazione a 8,33 kHz
Z	Altre apparecchiature presenti a bordo o altre capacità

I caratteri alfanumerici non indicati sopra sono riservati.

Apparecchiature e capacità di sorveglianza

INSERIRE **N** se a bordo non sono presenti apparecchiature di sorveglianza per la rotta da percorrere o se le apparecchiature sono inutilizzabili;

OPPURE

INSERIRE uno o più dei descrittori seguenti, senza superare 20 caratteri, per descrivere le apparecchiature e/o le capacità di sorveglianza utilizzabili a bordo:

SSR modi A e C

A – Transponder — Modo A (4 cifre — 4 096 codici)

C – Transponder — Modo A (4 cifre — 4 096 codici) e Modo C

SSR Modo S

E – Transponder — Modo S, compresa la capacità di identificazione dell'aeromobile, di altitudine-pressione e di *extended squitter* (ADS-B)

H – Transponder — Modo S, compresa la capacità di identificazione dell'aeromobile, di altitudine-pressione e di sorveglianza rafforzata

I – Transponder — Modo S, compresa la capacità di identificazione dell'aeromobile, ma non di altitudine-pressione

L – Transponder — Modo S, compresa la capacità di identificazione dell'aeromobile, di altitudine-pressione, di *extended squitter* (ADS-B) e di sorveglianza rafforzata

P – Transponder — Modo S, compresa la capacità di altitudine-pressione, ma non di identificazione dell'aeromobile

S – Transponder — Modo S, comprese la capacità di altitudine-pressione e di identificazione dell'aeromobile

X – Transponder — Modo S, senza la capacità di identificazione dell'aeromobile né di altitudine-pressione

ADS-B

B1 – ADS-B con apposita capacità ADS-B "*out*" a 1 090 MHz

B2 – ADS-B con apposita capacità ADS-B "*out*" e "*in*" a 1 090 MHz

U1 – capacità ADS-B "*out*" mediante UAT

U2 – capacità ADS-B "*out*" e "*in*" mediante UAT

V1 – capacità ADS-B "*out*" mediante VDL Modo 4

V2 – capacità ADS-B "*out*" e "*in*" mediante VDL Modo 4

ADS-C

D1 – ADS-C con capacità FANS 1/A

G1 – ADS-C con capacità ATN

I caratteri alfanumerici non indicati sopra sono riservati.

INSERIRE l'indicatore di località ICAO a 4 lettere dell'aeroporto di partenza, come indicato nel documento 7910 "Location Indicators";

OPPURE, se non è stato assegnato alcun indicatore di località,

INSERIRE ZZZZ e SPECIFICARE alla voce 18:

— il nome e l'ubicazione dell'aeroporto preceduti da DEP/; o

— il primo punto della rotta o il radiofaro verticale preceduto da DEP/..., se l'aeromobile non è decollato da un aeroporto;

OPPURE, — – se il piano di volo proviene da un aeromobile in volo,

INSERIRE AFIL e SPECIFICARE alla voce 18 l'indicatore di località ICAO a 4 lettere dell'ubicazione dell'ente ATS da cui è possibile ottenere i dati supplementari del piano di volo, preceduto da DEP/.

QUINDI, SENZA SPAZIO,

INSERIRE, per un piano di volo presentato prima della partenza, l'orario stimato di sblocco (EOBT) o, per un piano di volo proveniente da un aeromobile in volo, l'orario effettivo o stimato sul primo punto della rotta cui si applica il piano di volo.

INSERIRE la *prima velocità di crociera*, come indicato alla lettera a), e il *primo livello di crociera*, come indicato alla lettera b), senza spazio tra loro.

QUINDI, dopo la freccia, INSERIRE la descrizione della rotta, come indicato alla lettera c).

a) *Velocità di crociera (Cruising speed) (massimo 5 caratteri)*

INSERIRE la *velocità vera* per la prima o l'intera fase di crociera del volo, espressa in:

chilometri orari, indicati con la lettera K seguita da 4 cifre (ad esempio K0830), oppure

nodi, indicati con la lettera N seguita da 4 cifre (ad esempio N0485), oppure

numero di Mach reale, se così prescritto dall'autorità competente, al centesimo di unità Mach più vicino, indicato con la lettera M seguita da 3 cifre (ad esempio M082).

b) *Livello di crociera (Level) (massimo 5 caratteri)*

INSERIRE il livello di crociera previsto per la prima o l'intera porzione della rotta da percorrere, espresso in:

livello di volo, indicato con la lettera F seguita da 3 cifre (ad esempio F085; F330), *oppure*

livello metrico standard *in decine di metri*, se così prescritto dall'autorità competente, indicato con la lettera S seguita da 4 cifre (ad esempio S1130), *oppure*

altitudine in centinaia di piedi, indicata con la lettera A seguita da 3 cifre (ad esempio A045; A100), oppure

altitudine in decine di metri, indicata con la lettera M seguita da 4 cifre (ad esempio M0840), oppure

per i voli VFR non controllati, le lettere VFR.

c) *Rotta (Route) (compresi le variazioni del livello della velocità e/o i cambi delle regole di volo)*

Voli lungo rotte ATS designate

INSERIRE,	se l'aeroporto di partenza è situato sulla rotta ATS o ad essa collegato, il designatore della prima rotta ATS,
OPPURE,	se l'aeroporto di partenza non è situato sulla rotta ATS né ad essa collegato, le lettere DCT seguite dal punto di immissione nella prima rotta ATS, seguite dal designatore della rotta ATS.

QUINDI

INSERIRE	ciascun punto in cui è previsto l'inizio di una variazione della velocità e/o del livello oppure in cui sono previsti un cambiamento di rotta ATS e/o un cambio delle regole di volo,

SEGUITO IN CIASCUN CASO

	dal designatore del segmento di rotta ATS successivo, anche se identico a quello precedente,
OPPURE	da DCT, se il volo verso il punto successivo si trova al di fuori di una rotta designata, salvo il caso in cui entrambi i punti siano definiti da coordinate geografiche.

Voli al di fuori delle rotte ATS designate

INSERIRE	punti tra i quali generalmente intercorre una distanza non superiore a 30 minuti di volo o a 370 km (200 NM), compresi tutti i punti in cui è prevista una variazione della velocità o del livello, un cambiamento di rotta o un cambio delle regole di volo,
OPPURE,	se richiesto dalle autorità competenti,
DEFINIRE	la rotta dei voli effettuati prevalentemente in direzione est-ovest tra 70° N e 70° S facendo riferimento a punti significativi formati dalle intersezioni tra gradi interi o mezzi gradi di latitudine con meridiani distanziati di 10 gradi di longitudine. Per i voli effettuati in aree al di fuori di tali latitudini, le rotte devono essere definite attraverso punti significativi formati dall'intersezione tra paralleli e meridiani normalmente distanziati di 20 gradi di longitudine. La distanza tra punti significativi non deve superare, per quanto possibile, un'ora di volo. Se necessario, occorre stabilire ulteriori punti significativi. Per i voli effettuati prevalentemente in direzione nord-sud, definire le rotte facendo riferimento a punti significativi formati dall'intersezione tra gradi interi di longitudine e specifici paralleli distanziati di 5 gradi di latitudine.
INSERIRE	DCT tra punti successivi, salvo il caso in cui entrambi i punti siano definiti da coordinate geografiche o da rilevamento e distanza.

UTILIZZARE SOLO le convenzioni di cui ai punti da 1) a 5) seguenti e SEPARARE ciascun sottoelemento della voce con uno spazio.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

[Rotta ATS (da 2 a 7 caratteri)] Il designatore in codice assegnato alla rotta o al segmento di rotta, compreso, se del caso, il designatore in codice assegnato alla rotta standard di partenza o di arrivo (ad esempio BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2 A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

[Punto significativo (da 2 a 11 caratteri)] Il designatore in codice (da 2 a 5 caratteri) assegnato al punto (ad esempio LN, MAY, HADDY),

oppure, se non è stato assegnato alcun designatore in codice, una delle modalità seguenti:

— solo gradi (7 caratteri):

2 cifre indicanti la latitudine in gradi, seguite da "N" (nord) o "S" (sud), seguite da 3 cifre indicanti la longitudine in gradi, seguite da "E" (est) o "W" (ovest). Inserire il numero corretto di cifre, aggiungendo zeri ove necessario, ad esempio 46N078 W;

— gradi e primi (11 caratteri):

4 cifre indicanti la latitudine in gradi e decine e unità di primi seguite da "N" (nord) o "S" (sud), seguite da 5 cifre indicanti la longitudine in gradi e decine e unità di primi, seguite da "E" (est) o "W" (ovest). Inserire il numero corretto di cifre, aggiungendo zeri ove necessario, ad esempio 4620N07805 W;

— rilevamento e distanza da un punto di riferimento:

l'identificazione del punto di riferimento, seguita dal rilevamento dal punto sotto forma di 3 cifre indicanti i gradi magnetici, seguito dalla distanza dal punto sotto forma di 3 cifre indicanti le miglia nautiche. Nelle zone ad alta latitudine in cui l'autorità competente stabilisce che il riferimento ai gradi magnetici è impraticabile è possibile utilizzare i gradi veri. Inserire il numero corretto di cifre, aggiungendo zeri ove necessario: ad esempio, un punto situato a 180° magnetici a una distanza di 40 NM dal VOR "DUB" deve essere indicato come DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

[Variazione della velocità o del livello (massimo 21 caratteri)] Il punto in cui è previsto l'inizio di una variazione della velocità (5 % della TAS o 0,01 Mach o più) o di una variazione del livello, espresso esattamente come indicato al precedente punto 2), seguito da una barra obliqua e sia dalla velocità di crociera che dal livello di crociera, espressi esattamente come indicato alle precedenti lettere a) e b), senza alcuno spazio tra di essi, anche se solo una delle due grandezze subirà una variazione.

Esempi: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805 W/N0500F350

46N078 W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

[Cambio delle regole di volo (massimo 3 caratteri)] Il punto in cui è previsto il cambio delle regole di volo, espresso esattamente come indicato ai precedenti punti 2) e 3), a seconda dei casi, seguito da uno spazio e da uno degli elementi seguenti:

VFR, se si passa da IFR a VFR

IFR, se si passa da VFR a IFR

Esempi: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

[Salita di crociera (massimo 28 caratteri)] La lettera C seguita da una barra obliqua; QUINDI il punto in cui è previsto l'inizio della salita di crociera, espresso esattamente come indicato al precedente punto 2), seguito da una barra obliqua; QUINDI la velocità da mantenere durante la salita di crociera, espressa esattamente come indicato alla precedente lettera a), seguita dai due livelli che definiscono lo strato da occupare durante la salita di crociera, ciascuno espresso esattamente come indicato alla precedente lettera b), o il livello al di sopra del quale è prevista la salita di crociera, seguito dalle lettere PLUS, senza alcuno spazio tra di essi.

Esempi: C/48N050 W/M082F290F350

C/48N050 W/M082F290PLUS

C/52N050 W/M220F580F620

Aeroporto di destinazione (*Destination aerodrome*) e durata del volo (*Total EET*) (8 caratteri)

INSERIRE l'indicatore di località ICAO a 4 lettere dell'aeroporto di destinazione, come specificato nel documento 7910 "Location Indicators",

OPPURE, se non è stato assegnato alcun indicatore di località,

INSERIRE ZZZZ e SPECIFICARE alla voce 18 il nome e l'ubicazione dell'aeroporto, preceduti da DEST/.

QUINDI, SENZA SPAZIO,

INSERIRE la durata stimata del volo.

Aeroporto alternato di destinazione (Altn aerodrome)

INSERIRE l'indicatore di località ICAO a 4 lettere di non più di due aeroporti alternati di destinazione, come specificato nel documento 7910 "Location Indicators", separati da uno spazio,

OPPURE, se non è stato assegnato alcun indicatore di località all'aeroporto o agli aeroporti alternati di destinazione,

INSERIRE ZZZZ e SPECIFICARE alla voce 18 il nome e l'ubicazione dell'aeroporto o degli aeroporti alternati di destinazione, preceduti da ALTN/.

I trattini o le barre oblique devono essere utilizzati solo come prescritto di seguito.

INSERIRE **0** (zero) se non vi sono altre informazioni,

OPPURE qualsiasi altra informazione necessaria nella sequenza indicata di seguito, utilizzando l'indicatore appropriato tra quelli sotto definiti seguito da una barra obliqua e dalle informazioni da registrare:

STS/ Motivo del trattamento speciale da parte dell'ATS, ad esempio una missione di ricerca e salvataggio, da indicare come segue:

ALTRV: volo effettuato conformemente a una restrizione di quota;

ATFMX: volo per il quale l'autorità competente ha approvato l'esenzione dalle misure ATFM;

FFR: lotta contro gli incendi;

FLTCK: controllo in volo per la calibrazione degli ausili alla navigazione;

HAZMAT: volo che trasporta materiale pericoloso;

HEAD: volo di Stato;

HOSP: volo ospedale dichiarato da autorità sanitarie;

HUM: volo effettuato nell'ambito di una missione umanitaria;

MARSA: volo per il quale un ente militare si assume la responsabilità della separazione degli aeromobili militari;

MEDEVAC: sgombero sanitario di persone in pericolo di vita;

NONRVSM: volo privo di capacità RVSM che intende operare nello spazio aereo RVSM;

SAR: volo impegnato in una missione di ricerca e salvataggio; e

STATE: volo impegnato in servizi militari, doganali o di polizia.

Altri motivi per un trattamento speciale da parte dell'ATS devono essere specificati utilizzando l'indicatore RMK/.

PBN/ Indicazione delle capacità RNAV e/o RNP. Includere tutti i descrittori indicati di seguito che si applicano al volo, fino a un massimo di 8, per un totale di non oltre 16 caratteri.

SPECIFICHE RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 tutti i sensori autorizzati
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 tutti i sensori autorizzati	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 tutti i sensori autorizzati
B5	RNAV 5 INS o IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPECIFICHE RNP

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH con BARO-VNAV
O1	RNP 1 di base tutti i sensori autorizzati		
O2	RNP 1 di base GNSS	**T1**	RNP AR APCH con RF (è richiesta un'autorizzazione speciale)
O3	RNP 1 di base DME/DME	**T2**	RNP AR APCH senza RF (è richiesta un'autorizzazione speciale)
O4	RNP 1 di base DME/DME/IRU		

Le combinazioni di caratteri alfanumerici non indicate sopra sono riservate.

NAV/ Dati significativi relativi alle apparecchiature di navigazione, diversi da quelli specificati utilizzando l'indicatore PBN/, richiesti dall'autorità competente.

Utilizzare questo indicatore per specificare il sistema di incremento dell'accuratezza GNSS ("*GNSS augmentation*"), inserendo uno spazio tra due o più sistemi, ad esempio NAV/GBAS SBAS.

Inserire EURPRNAV se la P-RNAV approvata dell'aeromobile si basa esclusivamente su VOR/DME per la determinazione della posizione.

COM/ Indicare le apparecchiature e le capacità di comunicazione non specificate alla voce 10, lettera a).

DAT/ Indicare le apparecchiature e le capacità di comunicazione di dati non specificate alla voce 10, lettera a), o inserire CPDLCX per indicare l'esenzione concessa dall'obbligo di essere dotati di CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Indicare le apparecchiature e le capacità di sorveglianza non specificate alla voce 10, lettera b). Indicare tutte le specifiche RSP applicabili al volo, utilizzando uno o più designatori senza spazio. Le diverse specifiche RSP sono separate da uno spazio. Esempio: RSP180 RSP400.

Inserire EUADSBX, EUEHSX, EUELSX o una combinazione di tali descrittori per indicare le esenzioni concesse dall'obbligo di essere dotati di trasponder SSR Modo S o trasmettitori ADS-B.

DEP/ Nome e ubicazione dell'aeroporto di partenza, nel caso in cui alla voce 13 sia stato inserito ZZZZ, o dell'ente ATS da cui è possibile ottenere dati supplementari del piano di volo, se alla voce 13 è stato inserito AFIL. Per gli aeroporti non elencati nella pertinente pubblicazione di informazioni aeronautiche, indicare l'ubicazione come segue:

4 cifre indicanti la latitudine in gradi e decine e unità di primi seguite da "N" (nord) o "S" (sud), seguite da 5 cifre indicanti la longitudine in gradi e decine e unità di primi, seguite da "E" (est) o "W" (ovest). Inserire il numero corretto di cifre, aggiungendo zeri ove necessario, ad esempio 4620N07805 W (11 caratteri).

OPPURE rilevamento e distanza dal punto significativo più vicino, da indicare come segue:

l'identificazione del punto significativo, seguita dal rilevamento dal punto sotto forma di 3 cifre indicanti i gradi magnetici, seguito dalla distanza dal punto sotto forma di 3 cifre indicanti le miglia nautiche. Nelle zone ad alta latitudine in cui l'autorità competente stabilisce che il riferimento ai gradi magnetici è impraticabile è possibile utilizzare i gradi veri. Inserire il numero corretto di cifre, aggiungendo zeri ove necessario: ad esempio, un punto situato a 180° magnetici a una distanza di 40 NM dal VOR "DUB" deve essere indicato come DUB180040.

OPPURE il primo punto della rotta (nome o LAT/LONG) o il radiofaro verticale, se l'aeromobile non è decollato da un aeroporto.

DEST/ Nome e ubicazione dell'aeroporto di destinazione, se alla voce 16 è stato inserito ZZZZ. Per gli aeroporti non elencati nella pertinente pubblicazione di informazioni aeronautiche, indicare l'ubicazione in LAT/LONG o mediante il rilevamento e la distanza dal punto significativo più vicino, come specificato nella descrizione dell'indicatore DEP/.

DOF/ La data di partenza del volo nel formato a 6 cifre (AAMMGG, dove AA è l'anno, MM è il mese e GG è il giorno).

REG/ La marca di nazionalità o di esercizio in comune e la marca di immatricolazione dell'aeromobile, se diversi dall'identificazione dell'aeromobile di cui alla voce 7.

EET/ I punti significativi o i designatori dei confini della FIR e le durate previste cumulative dal decollo a tali punti o confini della FIR, se così stabilito in virtù di accordi regionali di navigazione aerea o se così prescritto dall'autorità competente.

Esempi: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ Codice SELCAL, per gli aeromobili che ne sono dotati.

TYP/ Tipo o tipi di aeromobili, eventualmente preceduti senza spazio dal numero di aeromobili e separati da uno spazio, se alla voce 9 è stato inserito ZZZZ.

Esempio: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Codice dell'aeromobile (espresso sotto forma di un codice alfanumerico di 6 caratteri esadecimali), ove richiesto dall'autorità competente. Esempio: "F00001" è il codice dell'aeromobile più basso contenuto nel blocco specifico gestito dall'ICAO.

DLE/ Ritardo o attesa lungo la rotta; inserire il punto o i punti significativi sulla rotta in cui è previsto un ritardo, seguito dalla durata del ritardo, espressa in ore e minuti nel formato a 4 cifre (hhmm).

Esempio: DLE/MDG0030

OPR/ Designatore ICAO o nome dell'operatore dell'aeromobile, se diverso dall'identificazione dell'aeromobile di cui alla voce 7.

ORGN/ Indirizzo AFTN a 8 lettere dell'originatore o altri dati di contatto appropriati, nei casi in cui l'originatore del piano di volo potrebbe non essere prontamente identificato, come prescritto dall'autorità competente.

PER/ Dati sulle prestazioni dell'aeromobile, indicati con un'unica lettera come specificato nel documento "Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations"(PANS-OPS, Doc 8168), volume I "Flight Procedures", se così prescritto dall'autorità competente.

ALTN/ Nome dell'aeroporto o degli aeroporti alternati di destinazione, se alla voce 16 è stato inserito ZZZZ. Per gli aeroporti non elencati nella pertinente pubblicazione di informazioni aeronautiche, indicare l'ubicazione in LAT/LONG o mediante il rilevamento e la distanza dal punto significativo più vicino, come specificato nella descrizione dell'indicatore DEP/.

RALT/ Indicatore o indicatori ICAO a 4 lettere dell'aeroporto o degli aeroporti alternati in rotta, come specificato nel documento 7910 "Location Indicators", oppure, se tale indicatore non è stato assegnato, nome o nomi dell'aeroporto o degli aeroporti alternati in rotta. Per gli aeroporti non elencati nella pertinente pubblicazione di informazioni aeronautiche, indicare l'ubicazione in LAT/LONG o mediante il rilevamento e la distanza dal punto significativo più vicino, come specificato nella descrizione dell'indicatore DEP/.

TALT/ Indicatore o indicatori ICAO a 4 lettere dell'aeroporto alternato al decollo, come specificato nel documento 7910 "Location Indicators", oppure, se tale indicatore non è stato assegnato, nome dell'aeroporto alternato al decollo. Per gli aeroporti non elencati nella pertinente pubblicazione di informazioni aeronautiche, indicare l'ubicazione in LAT/LONG o mediante il rilevamento e la distanza dal punto significativo più vicino, come specificato nella descrizione dell'indicatore DEP/.

RIF/ Dettagli della rotta verso l'aeroporto di destinazione riveduto, seguiti dall'indicatore di località ICAO a 4 lettere dell'aeroporto. La rotta riveduta è soggetta a riautorizzazione in volo.

Esempi: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Requisito minimo di portata visuale di pista per il volo, espresso in 3 cifre.

RFP/ Indicazione del numero dei piani di volo sostitutivi presentati, espressa con la lettera Q seguita da 1 cifra indicante l'iterazione della sostituzione.

Esempi: RFP/Q2.

RMK/ Eventuali altre osservazioni in linguaggio chiaro, se richieste dall'autorità competente o ritenute necessarie.

Autonomia oraria (*Endurance*)

Dopo E/ INSERIRE un gruppo di 4 cifre che indichi l'autonomia in ore e minuti.

Persone a bordo (*Persons on board*)

Dopo P/ INSERIRE il numero totale di persone (passeggeri ed equipaggio) a bordo, se richiesto dall'autorità competente. INSERIRE TBN (*to be notified*, da notificare) se il numero totale di persone non è noto al momento della trasmissione.

Equipaggiamento di emergenza e di sopravvivenza

R/	(RADIO) BARRARE U se l'UHF sulla frequenza 243,0 MHz non è disponibile. BARRARE V se la VHF sulla frequenza 121,5 MHz non è disponibile. BARRARE E se non è disponibile un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT).
S/(EQUIPAGGIAMENTO DI SOPRAVVIVENZA, *SURVIVAL EQUIPMENT*)	BARRARE tutti gli indicatori se a bordo non è presente alcun equipaggiamento di sopravvivenza. BARRARE P se a bordo non è presente l'equipaggiamento di sopravvivenza polare. BARRARE D se a bordo non è presente l'equipaggiamento di sopravvivenza nel deserto. BARRARE M se a bordo non è presente l'equipaggiamento di sopravvivenza marittimo. BARRARE J se a bordo non è presente l'equipaggiamento di sopravvivenza nella giungla.
J/(GIUBBOTTI DI SALVATAGGIO, *JACKETS*)	BARRARE tutti gli indicatori se a bordo non sono presenti giubbotti di salvataggio. BARRARE L se i giubbotti di salvataggio non sono dotati di luci. BARRARE F se i giubbotti di salvataggio non sono dotati di fluoresceina. BARRARE U o V o entrambe come per l'indicatore R/per indicare le capacità radio dei giubbotti di salvataggio, se presenti.
D/(CANOTTI, *DINGHIES*) (NUMERO, *NUMBER*)	BARRARE D e C se a bordo non sono presenti canotti; o INSERIRE il numero dei canotti presenti a bordo; e (CAPACITÀ, *CAPACITY*) — INSERIRE la capacità totale, espressa in persone, di tutti i canotti presenti a bordo; e (COPERTURA, *COVER*) — BARRARE C se i canotti non sono coperti; e (COLORE, *COLOUR*) — INSERIRE il colore dei canotti, se presenti a bordo.
A/(COLORE E MARCATURE DELL'AEROMOBILE, *AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS*)	INSERIRE il colore dell'aeromobile e le marcature significative.
N/(OSSERVAZIONI, *REMARKS*)	BARRARE N in assenza di osservazioni o INDICARE qualsiasi altro equipaggiamento di sopravvivenza presente a bordo e qualsiasi altra osservazione relativa all'equipaggiamento di sopravvivenza.
C/(PILOTA, *PILOT*)	INSERIRE il nome del pilota responsabile.

2.3. Trasmesso da (*Filed by*)

INSERIRE il nome dell'ente, dell'azienda o della persona che trasmette il piano di volo.».