

REGOLAMENTO (UE) 2018/401 DELLA COMMISSIONE
del 14 marzo 2018
che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda la classificazione delle piste

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8 bis, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato I del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione ⁽²⁾ contiene la definizione del termine «pista strumentale» ai fini del medesimo regolamento. Le disposizioni di detto regolamento dovrebbero rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore aeroportuale e tener conto delle norme internazionali applicabili.
- (2) L'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in seguito «ICAO»), nella sua lettera agli Stati AN 41.2.24-13/20, ha adottato l'emendamento 11-B dell'annesso 14, volume 1, della convenzione di Chicago, il quale è applicabile negli Stati contraenti dell'ICAO dal 13 novembre 2014. Le modifiche introdotte semplificano la classificazione dell'avvicinamento alla pista esistente e descrivono più accuratamente le varie tipologie di operazioni di avvicinamento e atterraggio.
- (3) Dette modifiche dell'annesso 14 della convenzione di Chicago dovrebbero trovare riscontro nel regolamento (UE) n. 139/2014, in particolare nelle disposizioni concernenti le operazioni di avvicinamento che utilizzano la navigazione basata su requisiti di prestazione (PBN) con guida verticale e i requisiti relativi alle piste per quanto riguarda le operazioni di avvicinamento. Dovrebbe inoltre essere agevolata l'attuazione delle operazioni di avvicinamento PBN con guida verticale da parte di un numero considerevole di aeroporti senza la necessità che questi ammodernino le infrastrutture delle piste.
- (4) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 139/2014.
- (5) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere 03/2016 formulato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (UE) n. 139/2014 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1).

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

Fatto a Bruxelles, il 14 marzo 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNKER

ALLEGATO

L'allegato I al regolamento (UE) n. 139/2014 è così modificato:

(1) il punto 22 è sostituito dal seguente:

- «22) “pista strumentale”, una delle seguenti tipologie di piste destinate all'uso di aeromobili che utilizzano procedure di avvicinamento strumentale:
- 1) “pista di avvicinamento non di precisione”: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo A;
 - 2) “pista di avvicinamento di precisione di categoria I”: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo B CAT I;
 - 3) “pista di avvicinamento di precisione di categoria II”: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo B CAT II;
 - 4) “pista di avvicinamento di precisione di categoria III”: pista servita da aiuti visivi e da almeno un aiuto non visivo, destinata alle operazioni di atterraggio successive a un'operazione di avvicinamento strumentale di tipo B CAT IIIA, IIIB o IIIC, in direzione e lungo la superficie della pista;»

(2) sono inseriti i seguenti punti 47a) e 47b):

- «47a) “operazione di avvicinamento strumentale di tipo A”, un'operazione di avvicinamento strumentale con un'altezza minima di discesa o un'altezza di decisione uguale o superiore a 75 m (250 ft);
- 47b) “operazione di avvicinamento strumentale di tipo B”, un'operazione di avvicinamento strumentale con un'altezza di decisione inferiore a 75 m (250 ft). Le operazioni di avvicinamento strumentale di tipo B sono categorizzate come segue:
- 1) categoria I (CAT I): con un'altezza di decisione non inferiore a 60 m (200 ft) e una visibilità non inferiore a 800 m o una portata visiva di pista non inferiore a 550 m;
 - 2) categoria II (CAT II): con un'altezza di decisione inferiore a 60 m (200 ft), ma non inferiore a 30 m (100 ft), e una portata visiva di pista non inferiore a 300 m;
 - 3) categoria IIIA (CAT IIIA): con un'altezza di decisione inferiore a 30 m (100 ft), oppure con nessuna altezza di decisione e una portata visiva di pista non inferiore a 175 m;
 - 4) categoria IIIB (CAT IIIB): con un'altezza di decisione inferiore a 15 m (50 ft), oppure con nessuna altezza di decisione e una portata visiva di pista inferiore a 175 m ma non inferiore a 50 m;
 - 5) categoria IIIC (CAT IIIC): con nessuna altezza di decisione e senza limitazioni di portata visiva di pista;».
-