Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 196

Edizione in lingua italiana

Legislazione

59° anno

21 luglio 2016

Sommario

II *Atti non legislativi*

REGOLAMENTI

★ **Regolamento (UE) 2016/1184 del Consiglio, del 18 luglio 2016, che modifica il regolamento (UE) 2015/2265 recante apertura e modalità di gestione di contingenti tariffari autonomi dell'Unione per taluni prodotti della pesca per il periodo 2016-2018** 1

★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione, del 20 luglio 2016, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 in relazione all'aggiornamento e al completamento delle regole dell'aria comuni e delle disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea (SERA parte C) e che abroga il regolamento (CE) n. 730/2006** [1] 3

★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1186 della Commissione, del 20 luglio 2016, recante duecentoquarantanovesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda** 44

Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1187 della Commissione, del 20 luglio 2016, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 46

Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1188 della Commissione, del 20 luglio 2016, che sospende la presentazione di domande di titoli di importazione nell'ambito dei contingenti tariffari aperti dal regolamento (CE) n. 891/2009 nel settore dello zucchero 48

DECISIONI

★ **Decisione di esecuzione (UE) 2016/1189 della Commissione, del 19 luglio 2016, che autorizza l'immissione sul mercato del latte trattato con raggi UV quale nuovo prodotto alimentare a norma del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio** *[notificata con il numero C(2016) 4565]* 50

[1] Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

★ **Decisione di esecuzione (UE) 2016/1190 della Commissione, del 19 luglio 2016, che autorizza l'immissione sul mercato del trans-resveratrolo quale nuovo ingrediente alimentare a norma del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio** *[notificata con il numero C(2016) 4567]* 53

Rettifiche

★ **Rettifica del regolamento delegato (UE) 2016/1178 della Commissione, del 10 giugno 2016, che integra il regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione sull'obbligo di compensazione** (GU L 195 del 20.7.2016) 56

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2016/1184 DEL CONSIGLIO

del 18 luglio 2016

che modifica il regolamento (UE) 2015/2265 recante apertura e modalità di gestione di contingenti tariffari autonomi dell'Unione per taluni prodotti della pesca per il periodo 2016-2018

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 31,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) 2015/2265 del Consiglio ([1]) dispone l'apertura e le modalità di gestione di contingenti tariffari autonomi dell'Unione per taluni prodotti della pesca per il periodo 2016-2018. Per ciascun contingente tariffario sono stati stabiliti volumi congrui onde garantire un adeguato approvvigionamento all'industria unionale per il periodo 2016-2018.

(2) Il terzo paragrafo della nota in calce n. 2 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/2265 descrive le operazioni di trasformazione per le quali possono essere utilizzati determinati contingenti tariffari. Tale paragrafo non include l'affettatura tra le operazioni ammissibili per il contingente tariffario recante il numero d'ordine 09.2760 per quanto riguarda i naselli e gli abadeci rosa congelati.

(3) Affinché sia possibile utilizzare tale contingente tariffario, è opportuno includere l'affettatura tra le operazioni ammissibili.

(4) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2015/2265.

(5) Nel primo anno, il periodo di applicazione dei contingenti aperti dal regolamento (UE) 2015/2265 va dal 1º gennaio al 31 dicembre 2016. Poiché è necessario garantire parità di trattamento degli operatori economici, è opportuno che il presente regolamento sia applicato retroattivamente con effetto dal 1º gennaio 2016,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nel terzo paragrafo della nota in calce n. 2 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/2265 è aggiunto il seguente trattino:

«— affettatura per i prodotti di cui ai codici NC ex 0303 66 11, 0303 66 12, 0303 66 13, 0303 66 19, 0303 89 70, 0303 89 90.».

([1]) Regolamento (UE) 2015/2265 del Consiglio, del 7 dicembre 2015, recante apertura e modalità di gestione di contingenti tariffari autonomi dell'Unione per taluni prodotti della pesca per il periodo 2016-2018 (GU L 322 dell'8.12.2015, pag. 4).

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2016.

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

Fatto a Bruxelles, il 18 luglio 2016

Per il Consiglio
Il presidente
G. MATEČNÁ

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1185 DELLA COMMISSIONE

del 20 luglio 2016

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 in relazione all'aggiornamento e al completamento delle regole dell'aria comuni e delle disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea (SERA parte C) e che abroga il regolamento (CE) n. 730/2006

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ([1]), in particolare l'articolo 4,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ([2]), in particolare l'articolo 8 *bis*, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 4 del regolamento (CE) n. 551/2004 prevede che la Commissione adotti le norme di attuazione delle regole dell'aria e dell'applicazione uniforme della classificazione dello spazio aereo. Le regole dell'aria dell'Unione si sono sviluppate in due fasi. Nella fase I (SERA parte A), la Commissione, sostenuta da Eurocontrol, dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») e dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO»), ha preparato il recepimento nel diritto dell'Unione dell'allegato 2 della convenzione sull'aviazione civile internazionale («Convenzione di Chicago»). Nella fase II (SERA parte B), sono state recepite nel diritto dell'Unione le disposizioni pertinenti degli allegati 3 e 11 della Convenzione di Chicago. Il risultato è il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ([3]), che unisce in un unico atto dell'Unione le parti A e B.

(2) È opportuno completare il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 inserendovi le restanti disposizioni pertinenti dell'ICAO, in particolare quelle di cui all'allegato 10 della Convenzione di Chicago e al documento 4444 (PANS-ATM), riguardanti le regole dell'aria che non sono state ancora recepite nel diritto dell'Unione.

(3) Le disposizioni contenute nel presente regolamento dovrebbero sostenere e completare le regole relative alla fornitura di servizi di traffico aereo di cui all'allegato 10, volume II, e all'allegato 11 della Convenzione di Chicago, al documento dell'ICAO 4444(PANS ATM) e ai requisiti comuni stabiliti conformemente all'articolo 8 *ter* del regolamento (CE) n. 216/2008 al fine di garantire la coerenza della fornitura di servizi con le azioni dei piloti e di altri operatori ai sensi del presente regolamento.

(4) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 dovrebbe inoltre essere allineato ai regolamenti della Commissione (UE) n. 965/2012 ([4]) e (UE) n. 139/2014 ([5]) al fine di garantire un approccio coerente alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.
([2]) GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.
([3]) 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).
([4]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).
([5]) 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).

(5) Per lo stesso motivo e per garantire una presentazione di più facile consultazione delle norme applicabili, le norme di cui al regolamento (CE) n. 730/2006 ([1]) dovrebbero essere inserite nel regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione.

(6) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e abrogare il regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione.

(7) Un periodo di transizione sufficiente dovrebbe essere previsto per consentire agli Stati membri, agli operatori di aeromobili, ai fornitori di servizi di navigazione aerea e alle altre parti interessate di applicare correttamente il presente regolamento, comprese la pubblicazione di nuove procedure e la formazione degli operatori e del personale interessati necessarie. Tuttavia alla luce delle recenti modifiche degli allegati 2 e 11 della Convenzione di Chicago o degli insegnamenti tratti dall'attuazione del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, le disposizioni di questo regolamento contenenti modifiche urgenti del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 dovrebbero essere applicate a partire da una data precedente appropriata, tenendo contro dei termini di notifica del sistema di regolamentazione e controllo delle informazioni aeronautiche «AIRAC» (Aeronautical Information Regulation And Control).

(8) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere formulato dall'Agenzia conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico, istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]),

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) L'articolo 1 è così modificato:

a) 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, ai gestori aeroportuali e al personale di terra pertinente impegnato in operazioni degli aeromobili.»;

b) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

«4. Il presente regolamento non si applica agli aeromodelli e agli aeroplani giocattolo. Tuttavia gli Stati membri provvedono affinché siano istituite norme nazionali per garantire che gli aeromodelli e gli aeroplani giocattolo siano utilizzati in modo tale da ridurre al minimo i rischi per la sicurezza dell'aviazione civile, le persone, gli oggetti e gli altri aeromobili.».

2) L'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 2 è soppresso;

b) il punto 25 è sostituito dal seguente:

«25. «rullaggio in aria», movimento di un elicottero/velivolo a decollo e atterraggio verticale (VTOL) sopra la superficie di un aeroporto, che avviene normalmente in effetto suolo e ad una velocità al suolo generalmente inferiore a 37 km/h (20 nodi);»;

c) i punti 27 e 28 sono sostituiti dai seguenti:

«27. «servizio consultivo per il traffico aereo», servizio fornito entro lo spazio aereo a servizio consultivo allo scopo di assicurare, nei limiti del possibile, la separazione tra aeromobili operanti con piano di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR);

28. «autorizzazione del controllo del traffico aereo (ATC)», autorizzazione rilasciata ad un aeromobile a procedere in conformità alle condizioni specificate da un ente di controllo del traffico aereo»;

([1]) Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista (GU L 128 del 16.5.2006, pag. 3).

([2]) Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

d) i punti 33, 34 e 35 sono sostituiti dai seguenti:

«33. «spazi aerei con servizi di traffico aereo (ATS)», spazi aerei di dimensioni definite, identificati da lettere dell'alfabeto, entro i quali possono essere condotti specifici tipi di volo e per i quali vi sono specifici servizi di traffico aereo e regole operative;

34. «ufficio informazioni (ARO) dei servizi del traffico aereo (ATS)», ente istituito per ricevere riporti relativi ai servizi di traffico aereo e piani di volo presentati prima della partenza;

35. «ente dei servizi di traffico aereo (ATS)», espressione generica che indica indifferentemente un ente di controllo del traffico aereo, un centro informazioni volo, un ente informazioni volo aeroportuale o un ufficio informazioni dei servizi di traffico aereo»;

e) È aggiunto il seguente punto 34 *bis*:

«34 *bis*. «servizio di sorveglianza dei servizi di traffico aereo (ATS)», servizio fornito direttamente per mezzo di un sistema di sorveglianza ATS;»;

f) il punto 38 è sostituito dal seguente:

«38. «aeroporto alternato», un aeroporto verso il quale un aeromobile può procedere quando diventa impossibile o sconsigliabile proseguire il volo verso o atterrare nell'aeroporto di atterraggio previsto, che dispone dei servizi e delle infrastrutture necessari, che può soddisfare i requisiti di prestazione dell'aeromobile e che è operativo all'orario previsto di utilizzo. Gli aeroporti alternati si distinguono in:

a) «alternato al decollo», un aeroporto alternato nel quale un aeromobile può atterrare se ciò dovesse rendersi necessario subito dopo il decollo e non fosse possibile usare l'aeroporto di partenza;

b) «alternato in rotta», un aeroporto alternato nel quale un aeromobile può atterrare dopo aver incontrato condizioni anormali o di emergenza in rotta;

c) «alternato alla destinazione», un aeroporto alternato verso il quale un aeromobile può procedere se diventa impossibile o sconsigliabile atterrare nell'aeroporto di atterraggio previsto;»;

g) è aggiunto il seguente punto 48 *bis*:

«48 *bis*. «sorveglianza dipendente automatica — accordo contrattuale (ADS-C)», accordo che stabilisce le condizioni per il riporto dei dati ADS-C (ossia i dati richiesti dall'entità dei servizi del traffico aereo e la frequenza dei riporti ADS-C che devono essere concordati prima di utilizzare l'ADS-C nella fornitura dei servizi del traffico aereo);»;

h) il punto 71 è sostituito dal seguente:

«71. «orario stimato di arrivo (ETA)», per i voli IFR è l'orario al quale si prevede che l'aeromobile raggiungerà un punto designato, definito facendo riferimento agli aiuti alla navigazione, dal quale si prevede che sarà iniziata una procedura di avvicinamento strumentale oppure, se nessun aiuto alla navigazione è associato all'aeroporto, è l'orario al quale l'aeromobile arriverà sopra l'aeroporto. Per i voli effettuati secondo le regole del volo a vista (VFR) è l'orario al quale si stima che l'aeromobile arriverà sopra l'aeroporto;»;

i) è aggiunto il seguente punto 89 *bis*:

«89 *bis*. «operazione di avvicinamento strumentale», l'avvicinamento e l'atterraggio usando gli strumenti per la guida della navigazione in base alla procedura di avvicinamento strumentale. Vi sono due metodi per eseguire le operazioni di avvicinamento strumentale:

a) l'operazione di avvicinamento strumentale bidimensionale (2D), usando solo la guida di navigazione laterale; e

b) l'operazione di avvicinamento strumentale tridimensionale (3D), usando la guida di navigazione laterale e verticale.»;

j) le lettere a), b) e c) del punto 90 sono sostituite dalle seguenti:

«a) *procedura di avvicinamento non di precisione (NPA)*. Una procedura di avvicinamento strumentale progettata per le operazioni di avvicinamento strumentale 2D di tipo A.

b) *procedura di avvicinamento con guida verticale (APV)*. Una procedura di avvicinamento strumentale che utilizza la navigazione basata su requisiti di prestazione (PBN), progettata per le operazioni di avvicinamento strumentale 3D di tipo A.

c) *procedura di avvicinamento di precisione (PA)*. una procedura di avvicinamento strumentale che utilizza i sistemi di navigazione (ILS, MLS, GLS e SBAS Cat I) progettati per le operazioni di avvicinamento strumentale 3D di tipo A o B;»;

k) è aggiunto il seguente punto 94 *bis*:

«94 *bis*. «minimum fuel», termine utilizzato per descrivere una situazione in cui il livello di combustibile di un aeromobile è tale da rendere necessario l'atterraggio in un determinato aeroporto e da escludere qualsiasi ulteriore ritardo;»;

l) sono inseriti i seguenti punti 95 *bis* e 95 *ter*:

«95 *bis*. «aeromodello», un velivolo senza pilota, diverso dagli aeroplani giocattolo, con una massa operativa non superiore ai limiti prescritti dall'autorità competente, che è in grado di effettuare un volo prolungato nell'atmosfera e che è utilizzato esclusivamente a fini di esposizione o di attività ricreative;

95 *ter*. «zona montuosa», area con un profilo del terreno variabile in cui le variazioni dell'elevazione del terreno superano 900 m (3 000 ft) entro una distanza di 18,5 km (10,0 NM);»;

m) il punto 114 è sostituito dal seguente:

«114. «posizione attesa pista», posizione definita intesa a proteggere una pista, una superficie limitazione ostacoli o un'area critica/sensibile del sistema di atterraggio strumentale (ILS)/del sistema di atterraggio a microonde (MLS) presso la quale gli aeromobili in rullaggio ed i veicoli devono fermarsi ed attendere, se non diversamente autorizzati dalla torre di controllo dell'aeroporto;»;

n) il punto 116 è sostituito dal seguente:

«116. «personale critico ai fini della sicurezza», persone che potrebbero pregiudicare la sicurezza aerea qualora dovessero eseguire i loro compiti e funzioni impropriamente, compresi i membri dell'equipaggio, il personale di manutenzione degli aeromobili, il personale addetto alle operazioni dell'aeroporto, il personale addetto alle operazioni di salvataggio, antincendio e manutenzione, il personale autorizzato ad accedere non accompagnato all'area di movimento e i controllori del traffico aereo;»;

o) è aggiunto il seguente punto 129 *bis*:

«129 *bis*. «aeroplano giocattolo», un velivolo senza pilota, progettato o destinato, in modo esclusivo o meno, ad essere usato a fini di gioco da parte di bambini di età inferiore a 14 anni;».

3) L'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«1. Le autorità competenti possono, di propria iniziativa o in base alle domande presentate dai soggetti interessati, concedere a soggetti individuali o a categorie di soggetti deroghe ai requisiti previsti dal presente regolamento in relazione alle seguenti attività di interesse pubblico e alla formazione necessaria per svolgere tali attività in sicurezza:»;

b) al paragrafo 3, il seguente comma è inserito alla fine di tale paragrafo:

«Il presente articolo fa salvi i minimi operativi degli elicotteri di cui alle approvazioni specifiche rilasciate dalle autorità competenti a norma dell'allegato V del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione (*).

(*) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296, del 25.10.2012, pag. 1).»;

4) L'allegato è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 730/2006 è abrogato.

Articolo 3

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

Esso si applica a decorrere dal 12 ottobre 2017.

Le seguenti disposizioni si applicano tuttavia a decorrere dal 18 agosto 2016:

1) articolo 1, paragrafo 1;

2) articolo 1, paragrafo 2, lettere f), i), j), l) e o);

3) articolo 1, paragrafo 3;

4) articolo 2;

5) punti 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22, 26, lettera b), 26, lettera c), 27 e 28 dell'allegato.

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

Fatto a Bruxelles, il 20 luglio 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato è così modificato:

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

«**SERA.2001 Oggetto**

Fatto salvo il precedente SERA.1001, conformemente all'articolo 1 il presente allegato si applica in particolare 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.

Il presente allegato si applica anche alle autorità competenti degli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP), agli operatori aeroportuali e al personale di terra impegnato nelle operazioni degli aeromobili.»;

2) il punto SERA.3215a) è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2) tranne per gli aerostati, le luci di navigazione destinate all'indicazione del percorso relativo di un aeromobile rispetto ad un osservatore. Non devono essere accese altre luci se queste possono essere confuse con le luci di navigazione.»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;

3) al punto SERA.4001d), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«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, deve essere presentato un piano di volo almeno sessanta minuti prima della partenza oppure, se presentato durante il volo, ad un orario che possa garantire la sua ricezione da parte dell'appropriato ente ATS almeno dieci minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile:»

4) al punto SERA.5001, tabella S5-1, nota a piè di pagina (***), la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) gli elicotteri possono operare con una visibilità in volo inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m, purché manovrati ad una velocità che consenta loro di osservare altro traffico o qualsiasi ostacolo in tempo utile per evitare collisioni.»;

5) il punto SERA.5005 è così modificato:

a) la lettera c) è così modificata:

i) al paragrafo 3, i punti ii) e iii) sono sostituiti dai seguenti:

«ii) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta specificate nella tabella S5-1, lettere a) e b);

iii) negli spazi aerei di classe B, C, D, E, F e G e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL dal suolo, a seconda di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere il continuo contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua; e»;

ii) al paragrafo 3, il punto iv) è soppresso;

iii) al paragrafo 3, il punto v) è sostituito dal seguente:

«iv) nel caso di zone montuose, l'autorità competente può prescrivere minimi superiori di visibilità VMC e distanza dalle nubi;»;

iv) il paragrafo 4 è soppresso;

b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) i voli VFR non devono essere effettuati:

1) a velocità transonica e supersonica, a meno che autorizzati dall'autorità competente;

2) al di sopra di FL 195. Si applicano le seguenti eccezioni a tale requisito:

i) una riserva di spazio aereo nella quale sono permessi i voli VFR, istituita, ove praticabile, dallo Stato membro; o

ii) uno spazio aereo fino a FL 285 incluso, quando il traffico VFR in tale spazio aereo è stato autorizzato dall'ente ATS responsabile conformemente alle procedure di autorizzazione stabilite dagli Stati membri e pubblicate sulle pertinenti pubblicazioni di informazione aeronautica.»;

6) il punto SERA.5010 è sostituito dal seguente:

«I voli in VFR speciale possono essere autorizzati ad operare all'interno di una zona di controllo, soggetti ad un'autorizzazione ATC. Ad eccezione dei casi speciali permessi dall'autorità competente per gli elicotteri quali, ma non solo, voli di polizia, del servizio medico, di operazioni di ricerca e soccorso e antincendio, si applicano le seguenti condizioni aggiuntive:

a) tali voli in VFR speciale possono essere condotti soltanto di giorno, salvo quanto altrimenti consentito dall'autorità competente;

b) da parte del pilota:

1) fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo o con l'acqua;

2) la visibilità in volo non è inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m;

3) volare a velocità di 140 nodi IAS o inferiore, per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo utile per evitare una collisione; e

c) un ente di controllo del traffico aereo non deve emettere un'autorizzazione di VFR speciale agli aeromobili per decollare o atterrare su un aeroporto posto all'interno di una zona di controllo o per entrare nella zona di traffico aeroportuale o nel circuito di traffico di aeroporto, quando le condizioni meteorologiche riportate su tale aeroporto sono al di sotto delle seguenti minime:

1) la visibilità al suolo è inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, inferiore a 800 m;

2) il ceiling è inferiore a 180 m (600 ft).»;

7) al punto SERA.5015 c), è aggiunto il seguente paragrafo 3):

«3) Il cambiamento dal volo IFR al volo VFR è accettabile solo quando un ente ATS riceve un messaggio trasmesso dal pilota responsabile contenente la specifica espressione «CANCELLING MY IFR FLIGHT» (CANCELLIAMO IL VOLO IFR), insieme alle eventuali modifiche da apportare al piano di volo in vigore. Nessun invito a cambiare il regime del volo da IFR a VFR deve essere fatto dall'ente ATS, direttamente o per deduzione.»;

8) il punto SERA.6001 è sostituito dal seguente:

«**SERA.6001 Classificazione degli spazi aerei**

a) Gli Stati membri devono designare lo spazio aereo conformemente alla seguente classificazione dello spazio aereo e all'appendice 4:

1) *Classe A*. Sono consentiti soltanto i voli IFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

2) *Classe B*. Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

3) *Classe C*. Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli; i voli IFR sono separati da altri voli IFR e dai voli VFR. I voli VFR sono separati dai voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti altri voli VFR e, su richiesta, avvisi per evitare il traffico. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Per i voli VFR si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

4) *Classe D*. Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. I voli IFR sono separati da altri voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti i voli VFR e, su richiesta, avvisi per evitare il traffico. I voli VFR ricevono informazioni sul traffico concernenti tutti gli altri voli e, su richiesta, avvisi per evitare il traffico. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Inoltre a tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

5) *Classe E*. Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito ai voli IFR; i voli IFR sono separati da altri voli IFR. Tutti i voli, per quanto possibile, ricevono informazioni sul traffico. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per i voli IFR. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli IFR sono soggetti ad autorizzazione ATC. La classe E non deve essere utilizzata per le zone di controllo.

6) *Classe F*. Sono consentiti i voli IFR e VFR. Tutti i voli IFR coinvolti ricevono un servizio consultivo per il traffico aereo e tutti i voli ricevono, su richiesta, il servizio informazioni di volo. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli IFR che usufruiscono del servizio consultivo e tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio bordo-terra. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Non è contemplata l'autorizzazione ATC.

7) *Classe G*. Sono consentiti i voli IFR e VFR e, su richiesta, viene fornito il servizio informazioni di volo. Tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio bordo-terra. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Non è contemplata l'autorizzazione ATC.

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

b) La designazione della classificazione dello spazio aereo deve essere adeguata alle esigenze degli Stati membri, ad eccezione di tutto lo spazio aereo al di sopra di FL 195 che deve essere classificato come spazio aereo di classe C.»;

9) il seguente punto SERA.7002 è inserito:

«SERA.7002 Informazioni sui rischi di collisione quando sono forniti servizi ATS basati sulla sorveglianza

a) Quando si osserva che un volo controllato identificato è su una traiettoria in conflitto con un aeromobile sconosciuto, ritenuto tale da costituire un rischio di collisione, il pilota del volo controllato deve, quando possibile:

1) essere informato dell'aeromobile sconosciuto e, se il pilota lo richiede o se la situazione lo giustifica nell'opinione del controllore, deve essere suggerita una azione di evitamento; e

2) essere avvisato quando il conflitto cessa di esistere.»;

10) è inserito il seguente punto SERA.8012:

«**SERA.8012 Applicazione della separazione per turbolenza di scia**

a) Le minime di separazione per turbolenza di scia devono essere applicate agli aeromobili durante le fasi di avvicinamento e di partenza del volo nei seguenti casi:

1) un aeromobile sta operando direttamente dietro un altro aeromobile alla stessa altitudine o a meno di 300 m (1 000 ft) al di sotto di esso; o

2) entrambi gli aeromobili stanno utilizzando la stessa pista o piste parallele separate da meno di 760 m (2 500 ft); o

3) un aeromobile sta attraversando dietro un altro aeromobile alla stessa altitudine o a meno di 300 m (1 000 ft) al di sotto di esso.»;

11) il punto SERA.8015 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Le autorizzazioni del controllo del traffico aereo devono essere basate solamente sui seguenti requisiti per la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo:

1) Le autorizzazioni devono essere emesse esclusivamente per rendere spedito e separare il traffico aereo e devono basarsi sulle condizioni di traffico conosciute che incidono sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili. Tali condizioni di traffico includono non solo gli aeromobili in volo e sull'area di manovra sui quali viene esercitato il controllo, ma anche qualsiasi traffico di veicoli o altri ostacoli non installati permanentemente nell'area di manovra utilizzata.

2) Gli enti ATC devono emettere tali autorizzazioni ATC in base alle necessità per prevenire le collisioni e per rendere spedito e mantenere ordinato il flusso di traffico aereo.

3) Le autorizzazioni ATC devono essere emesse con sufficiente anticipo per garantire la loro trasmissione all'aeromobile in tempo utile per conformarsi ad esse.»;

b) alla lettera d), il paragrafo 3) è sostituito dal seguente:

«3) la rotta di volo, …

i) la rotta di volo deve essere dettagliata in ogni autorizzazione quando ritenuto necessario, e

ii) la frase «cleared via flight plannned route» (autorizzato via rotta del piano di volo) non deve essere utilizzata quando viene concessa una autorizzazione di rotta emendata.»;

c) sono aggiunte le seguenti lettere ea), eb) e ec):

«ea) Modifiche dell'autorizzazione riguardanti la rotta o il livello

1) Nell'emettere un'autorizzazione di richiesta di modifica di rotta o livello, deve essere inclusa nell'autorizzazione l'esatta natura di tale cambiamento.

2) Quando le condizioni di traffico non permettono l'autorizzazione di una richiesta di modifica, deve essere utilizzata la parola «UNABLE» (IMPOSSIBILITATI). Quando le circostanze lo consentono, devono essere proposti una rotta o un livello alternativi.

eb) Autorizzazione relative all'altimetria

1) Per i voli all'interno di aree dove è istituita l'altitudine di transizione, eccetto quanto prescritto nel successivo paragrafo 5), la posizione verticale dell'aeromobile deve essere espressa in termini di altitudini a o al di sotto dell'altitudine di transizione e in termini di livelli di volo a o al di sopra dell'altitudine di transizione. Durante l'attraversamento dello strato di transizione, la posizione verticale deve essere espressa in termini di livelli di volo quando in salita e in termini di altitudini quando in discesa.

2) All'equipaggio di condotta deve essere fornito il livello di transizione a tempo debito, prima di raggiungerlo durante la discesa.

3) Un regolaggio altimetrico QNH deve essere incluso nell'autorizzazione alla discesa quando si autorizza per la prima volta ad un'altitudine al di sotto del livello di transizione, nelle autorizzazioni all'avvicinamento o per entrare nel circuito di traffico e nelle autorizzazioni al rullaggio per gli aeromobili in partenza tranne quando sia noto che l'aeromobile abbia già ricevuto tale informazione in una trasmissione diretta.

4) Un regolaggio altimetrico QFE deve essere fornito agli aeromobili su richiesta o ad intervalli regolari sulla base di accordi locali.

5) Quando un aeromobile che ha ricevuto l'autorizzazione all'atterraggio sta completando l'avvicinamento utilizzando il valore di pressione atmosferica all'elevazione aeroportuale (QFE), la posizione verticale dell'aeromobile deve essere espressa in termini di altezza al di sopra dell'elevazione aeroportuale durante quella porzione di volo per la quale può essere utilizzato il QFE, tranne che debba essere espressa in termini di altezza al di sopra dell'elevazione della soglia pista:

i) per piste strumentali se la soglia è 2 m (7 ft) o più al di sotto dell'elevazione aeroportuale; e

ii) per piste con avvicinamenti di precisione.

ec) Autorizzazioni condizionali

Le frasi condizionali, quali «behind landing aircraft» (dietro l'aeromobile in atterraggio) o «after departing aircraft» (dopo l'aeromobile in partenza), non devono essere utilizzate per i movimenti riguardanti la/le pista/e attiva/e, tranne quando l'aeromobile o i veicoli interessati siano in vista del controllore e del pilota interessati. L'aeromobile o il veicolo che motivano la condizione nell'autorizzazione emessa deve essere il primo aeromobile/veicolo a passare davanti all'altro aeromobile interessato. In ogni caso, un'autorizzazione condizionale deve essere data nel seguente ordine e comprendere:

1) il nominativo di chiamata;

2) la condizione;

3) l'autorizzazione; e

4) una breve reiterazione della condizione.»;

12) il punto SERA.8020 a) 3) è sostituito dal seguente:

«3) Le deviazioni dai requisiti di cui al punto 1 devono essere notificate all'appropriato ente ATS.»;

13) il punto SERA.8020 b) 3) è sostituito dal seguente:

«3) Variazione dell'orario stimato: se l'orario stimato per il successivo punto di riporto applicabile, confine FIR o aeroporto di destinazione, quale di questi viene raggiunto prima, risulta essere in errore in eccesso di 2 minuti rispetto a quello notificato all'ATS o un altro periodo di tempo come prescritto dall'autorità competente, un orario stimato revisionato deve essere notificato quanto prima all'ente ATS competente.»;

14) al punto SERA.8025 sono aggiunti i seguenti punti 2) e 3):

«2) Quando un volo controllato è stato esentato dal requisito del riporto sui punti di riporto obbligatori, il pilota deve riprendere il riporto di posizione in fonia o CPDLC, a meno che non sia in funzione il riporto di posizione automatizzato:

i) quando così istruito;

ii) quando è informato che il servizio di sorveglianza ATS è terminato; o

iii) quando è informato che l'identificazione di sorveglianza ATS è persa.

3) Il formato dei riporti di posizione deve essere conforme all'appendice 5, lettera A.»;

15) il punto SERA.8035 b) è sostituito dal seguente:

«b) Gli Stati membri si conformano alle appropriate disposizioni sulle avarie alle comunicazioni adottate a norma della Convenzione di Chicago. La Commissione adotta le misure necessarie per la trasposizione di tali prescrizioni nel diritto dell'Unione in modo da istituire procedure Europee comuni sull'avaria alle comunicazioni entro il 31 Dicembre 2017.»;

16) il punto SERA.9010 è modificato come segue:

a) alla lettera b), i paragrafi 12) e 13) sono sostituiti dai seguenti:

«12) direzione ed intensità del vento al suolo (in gradi magnetici), incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori di aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;

13) visibilità e, quando applicabile, RVR (*) e, se sono disponibili sensori di visibilità/RVR riferiti specificamente a sezioni della/delle pista/e in uso e l'informazione è richiesta dagli operatori, l'indicazione della pista e della sezione della pista a cui l'informazione è riferita;

(*) Questi elementi sono sostituiti dal termine «CAVOK» se si verificano simultaneamente le seguenti condizioni all'orario di osservazione: a) visibilità: 10 km o superiore, mentre la visibilità più bassa non è segnalata; b) assenza di nubi operativamente significative; e c) assenza di fenomeni meteorologici significativi per l'aviazione.»;

b) alla lettera c), i paragrafi 12) e 13) sono sostituiti dai seguenti:

«12) direzione ed intensità del vento al suolo (in gradi magnetici), incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori di aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;

13) visibilità e, quando applicabile, RVR (*) e, se sono disponibili sensori di visibilità/RVR riferiti specificamente a sezioni della/delle pista/piste in uso e l'informazione è richiesta dagli operatori, l'indicazione della pista e della sezione della pista a cui l'informazione è riferita;

(*) Questi elementi sono sostituiti dal termine «CAVOK» se si verificano simultaneamente le seguenti condizioni all'orario di osservazione: a) visibilità: 10 km o superiore, mentre la visibilità più bassa non è segnalata; b) assenza di nubi operativamente significative; e c) assenza di fenomeni meteorologici significativi per l'aviazione.»;

c) alla lettera d), i paragrafi 11) e 12) sono sostituiti dai seguenti:

«11) direzione ed intensità del vento al suolo (in gradi magnetici), incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori di aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;

12) visibilità e, quando applicabile, RVR (*) e, se sono disponibili sensori di visibilità/RVR riferiti specificamente a sezioni della/delle pista/piste in uso e l'informazione è richiesta dagli operatori, l'indicazione della pista e della sezione della pista a cui l'informazione è riferita;

(*) Questi elementi sono sostituiti dal termine «CAVOK» se si verificano simultaneamente le seguenti condizioni all'orario di osservazione: a) visibilità: 10 km o superiore, mentre la visibilità più bassa non è segnalata; b) assenza di nubi operativamente significative; e c) assenza di fenomeni meteorologici significativi per l'aviazione.»;

17) al punto SERA.10001 sono aggiunte le seguenti lettere b) e c):

«b) Se non diversamente prescritto dall'autorità competente, gli aeromobili equipaggiati con le appropriate apparecchiature per le comunicazioni radio bilaterali devono effettuare un riporto durante il periodo tra i venti e i quaranta minuti successivi all'orario dell'ultimo contatto, qualunque sia stato lo scopo di tale contatto, semplicemente per indicare che il volo sta procedendo conformemente al piano di volo; tale riporto deve comprendere il nominativo dell'aeromobile e le parole «Operations normal» (Normali operazioni).

c) Il messaggio «Operations normal» (Normali operazioni) deve essere trasmesso bordo-terra ad un appropriato ente ATS.»;

18) i punti SERA.11001 a) e b) e SERA.11005 a) sono soppressi e SERA.11001 e SERA.11005 sono sostituiti dai seguenti:

«**SERA.11001 Generalità**

a) Nel caso di un aeromobile che sia o si ritenga essere in uno stato di emergenza, incluso il caso in cui sia soggetto a interferenza illecita, gli enti ATS devono riservare all'aeromobile la massima considerazione, assistenza e priorità sugli altri aeromobili, come richiesto dalle circostanze.

b) Le conseguenti azioni dell'ATC devono essere basate sulle intenzioni del pilota, sulla situazione generale del traffico e sulle dinamiche in tempo reale della *contingency*.

SERA.11005 Interferenza illecita

a) Un aeromobile sottoposto ad atti di interferenza illecita deve cercare di impostare il transponder sul Codice 7500 e avvisare l'ente ATS competente di ogni circostanza significativa a ciò associata e di ogni deviazione dal piano di volo in vigore resa necessaria dalle circostanze, allo scopo di consentire all'ente ATS di dare priorità all'aeromobile e di ridurre al minimo conflitti con altri aeromobili.

b) Se un aeromobile è sottoposto ad atti di interferenza illecita, il pilota responsabile deve tentare di atterrare appena possibile sul più vicino aeroporto idoneo o su un aeroporto dedicato assegnato dall'autorità competente, salvo che particolari considerazioni a bordo dell'aeromobile non inducano a decidere diversamente.

c) Nel caso in cui si verifichi o si sospetti che un aeromobile sia oggetto di un'interferenza illecita, gli enti dei servizi di traffico aereo devono soddisfare immediatamente le richieste inoltrate dall'aeromobile. Le informazioni pertinenti alla condotta sicura del volo devono continuare ad essere trasmesse e devono essere intraprese le azioni necessarie per velocizzare la condotta di tutte le fasi del volo, specialmente l'atterraggio in sicurezza dell'aeromobile.

d) Nel caso in cui si verifichi o si sospetti che un aeromobile sia oggetto ad interferenza illecita, gli enti ATS devono, in conformità alle procedure locali, informare immediatamente l'autorità designata dallo Stato e scambiare tutte le necessarie informazioni con l'operatore dell'aeromobile o il suo rappresentante designato.»;

19) il punto SERA.11010 è modificato come segue:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«SERA.11010 Aeromobile fuori rotta (strayed) o di identità non determinata»;

b) alla lettera a), paragrafo 3), il punto i) è sostituito dalla seguente:

«i) comunicare all'aeromobile la sua posizione e le azioni correttive da intraprendere. Questa informazione deve essere fornita immediatamente se l'ente ATS è a conoscenza della possibilità di intercettazione o di altri pericoli alla sicurezza dell'aeromobile; e»;

20) sono aggiunti i seguenti punti SERA.11012 e SERA.11013:

«**SERA.11012 «Minimum Fuel» e emergenza combustibile**

a) Quando un pilota comunica una condizione di «minimum fuel» (combustibile al minimo), il controllore deve informare il pilota appena possibile di ogni previsione di ritardo oppure che nessun ritardo è previsto.

b) Quando il livello di combustibile rende necessario dichiarare una situazione di emergenza, il pilota, conformemente a SERA.14095, deve comunicare l'emergenza utilizzando il segnale radiotelefonico di emergenza (MAYDAY), preferibilmente ripetuto tre volte, seguito dalla natura della condizione di emergenza (FUEL).

SERA.11013 Prestazioni dell'aeromobile degradate

a) Se a causa di avaria o degrado dei sistemi di navigazione, comunicazione, altimetria, controllo del volo o altri sistemi, la prestazione dell'aeromobile è degradata al di sotto del livello richiesto per lo spazio aereo nel quale sta operando, l'equipaggio di condotta deve informare senza indugio l'ente ATC interessato. Qualora l'avaria o il degrado infici la minima di separazione correntemente applicata, il controllore deve intraprendere azioni per stabilire un altro tipo di separazione o minima di separazione appropriata.

b) Degrado o avaria del sistema RNAV

Quando un aeromobile non può soddisfare le specifiche come richiesto dalle rotte o procedure RNAV a seguito di avaria o degrado del sistema RNAV, il pilota deve chiedere una nuova autorizzazione.

c) Perdita della prestazione di navigazione verticale richiesta nello spazio aereo con minima separazione verticale ridotta (RVSM)

1) Il pilota deve informare l'ATC appena possibile di qualsiasi circostanza nella quale non possono essere mantenuti i requisiti di prestazione di navigazione verticale per lo spazio aereo RVSM. In tali casi il pilota deve ottenere una nuova autorizzazione ATC prima di iniziare qualsiasi deviazione dalla rotta e/o dal livello di volo autorizzati, se possibile. Se non è possibile ottenere una nuova autorizzazione ATC prima di tale deviazione, il pilota deve ottenere l'autorizzazione non appena possibile.

2) Durante le operazioni all'interno o in attraversamento verticale dello spazio aereo RVSM con un aeromobile non approvato per le operazioni RVSM, il pilota deve comunicare lo status di non-approvato come segue:

i) alla chiamata iniziale su qualsiasi canale all'interno dello spazio aereo RVSM;

ii) in tutte le richieste di cambio di livello; e

iii) in tutti i read-back delle autorizzazioni di livello.

3) I controllori del traffico aereo devono esplicitamente confermare la ricezione dei messaggi inviati dall'aeromobile che comunica lo status di non-approvato RVSM.

4) Degrado dell'equipaggiamento dell'aeromobile — riporto del pilota:

i) Quando è informato dal pilota di un aeromobile approvato RVSM operante nello spazio aereo RVSM che l'equipaggiamento dell'aeromobile non rispetta più i requisiti RVSM, l'ATC deve considerare l'aeromobile come non-approvato RVSM.

ii) L'ATC deve intervenire immediatamente in modo da fornire una minima separazione verticale di 600 m (2 000 ft) o un'appropriata separazione orizzontale da tutti gli altri aeromobili interessati che stanno volando nello spazio aereo RVSM. Normalmente un aeromobile che diviene non-approvato RVSM deve essere autorizzato dall'ATC al di fuori dello spazio aereo RSVM, se possibile.

iii) I piloti devono informare l'ATC appena possibile di qualsiasi ripristino del corretto funzionamento dell'equipaggiamento richiesto per soddisfare i requisiti RVSM.

iv) Il primo ACC che viene a conoscenza di un cambiamento nello status RVSM di un aeromobile deve coordinarsi con gli ACC adiacenti, a seconda dei casi.

5) Turbolenze forti — non previste:

i) Se un aeromobile che opera nello spazio aereo RVSM incontra turbolenze forti a causa di fenomeni meteorologici o vortici di scia che, secondo il pilota, influiranno sulla capacità dell'aeromobile di mantenere il livello di volo autorizzato, il pilota deve informare l'ATC. L'ATC deve stabilire un'appropriata separazione orizzontale o una maggiore separazione verticale minima.

ii) Nella misura del possibile l'ATC deve accogliere le richieste del pilota per i cambiamenti di rotta e/o di livello e deve trasmettere le informazioni di traffico, a seconda del caso.

iii) L'ATC deve sollecitare riporti da altri aeromobili per determinare se le operazioni RVSM debbano essere sospese completamente oppure all'interno di una specifica fascia di livelli di volo e/o di un'area.

iv) L'ACC che sospende le operazioni RVSM deve coordinare insieme agli ACC adiacenti tali sospensioni e qualsiasi adeguamento necessario delle capacità di settore, a seconda dei casi, in modo da garantire un'ordinata prosecuzione del trasferimento del traffico.

6) Turbolenze forti — previste:

i) Se le previsioni meteorologiche prevedono turbolenze forti all'interno dello spazio aereo RVSM, l'ATC deve determinare se le operazioni RVSM debbano essere sospese e, se sì, per quanto tempo e per quali livelli specifici di volo e/o per quale area.

ii) Nei casi in cui sono sospese le operazioni RVSM, l'ACC che sospende le operazioni RVSM deve coordinarsi con gli ACC adiacenti per quanto riguarda i livelli di volo appropriati per il trasferimento del traffico, a meno che non sia stato determinato con una lettera di accordo un piano di contingenza per l'assegnazione dei livelli di volo. L'ACC che sospende le operazioni RVSM deve anche coordinare le capacità di settore applicabili con gli ACC adiacenti, a seconda dei casi.»;

21) il seguente punto SERA.11014 è inserito:

«**SERA.11014 ACAS Avviso di risoluzione (RA)**

a) Fatto salvo quanto prescritto nella lista degli equipaggiamenti minimi di cui al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione (*), l'ACAS II deve essere utilizzato durante il volo in una modalità che abilita la produzione di indicazioni RA per l'equipaggio di condotta quando viene rilevata l'eccessiva vicinanza ad un altro aeromobile. Ciò non si applica quando è necessaria l'inibizione della modalità di indicazione RA (usando solo indicazioni di avvisi di traffico (TA) o equivalenti) a causa di una procedura anomala o di condizioni che limitano le prestazioni.

b) In caso di un RA ACAS, il pilota deve:

1) reagire immediatamente seguendo l'RA come indicato, ad eccezione dei casi in cui ciò metterebbe a repentaglio la sicurezza dell'aeromobile;

2) seguire l'RA anche se esiste un conflitto tra l'RA e l'istruzione ATC di manovrare;

3) non manovrare in senso opposto ad un RA;

4) informare appena possibile, a seconda del carico di lavoro in cabina, l'appropriato ente ATC di qualsiasi RA che richiede una deviazione dall'istruzione o autorizzazione ATC in vigore;

5) attenersi immediatamente a qualsiasi RA modificato;

6) limitare le variazioni del piano di volo al minimo necessario per attenersi all'RA;

7) ritornare prontamente alle condizioni dell'istruzione o autorizzazione ATC quando il conflitto è risolto; e

8) informare l'ATC quando rientra nell'autorizzazione in vigore.

c) Quando un pilota riporta un RA ACAS, il controllore non deve tentare di modificare il percorso di volo dell'aeromobile finché il pilota non riporta «CLEAR OF CONFLICT» (LIBERI DAL CONFLITTO).

d) Quando un aeromobile devia dalla sua istruzione o autorizzazione ATC in ottemperanza a un RA o quando un pilota riporta un RA, cessa la responsabilità del controllore di fornire la separazione tra tale aeromobile e qualsiasi altro aeromobile direttamente interessato dalla manovra indotta dall'RA. Il controllore riassume la responsabilità di fornire la separazione a tutti gli aeromobili interessati quando:

1) il controllore conferma la ricezione del riporto dell'equipaggio di condotta che l'aeromobile è rientrato nell'autorizzazione in vigore; oppure

2) il controllore conferma la ricezione del riporto dell'equipaggio di condotta che l'aeromobile sta rientrando nell'autorizzazione in vigore ed emette un'autorizzazione alternativa che è confermata dall'equipaggio di condotta.

(*) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).»;

22) al punto SERA.11015 e), la tabella S11-3 è modificata come segue:

a) il testo nella casella «Significato» corrispondente alla frase «WILCO» è sostituita dalla seguente:

«Capito, eseguo»;

b) nella casella sottostante la frase «WILCO», la frase «Will comply» è soppressa;

23) al punto SERA.12005 è aggiunta la seguente lettera c):

«c) Gli equipaggi di condotta devono compilare i riporti utilizzando i moduli basati sul formato del modulo AIREP SPECIAL di cui alla lettera A dell'appendice 5. Tali riporti devono attenersi alle istruzioni dettagliate per la presentazione, come previsto al punto 2 dell'appendice 5.

1) Le istruzioni dettagliate, inclusi i formati dei messaggi e la fraseologia previsti nell'appendice 5, devono essere utilizzati dagli equipaggi di condotta quando trasmettono i riporti di volo e dagli enti ATS quando ritrasmettono tali riporti.

2) I riporti di volo speciali contenenti osservazioni di attività vulcanica devono essere registrati sul modulo dei riporti di volo speciali per attività vulcanica. I moduli basati sul modulo per i riporti di volo speciali per attività vulcanica, di cui alla lettera B dell'appendice 5, devono essere forniti agli equipaggi di condotta che operano su rotte che potrebbero essere interessate da nubi di cenere vulcanica.»;

24) il punto SERA.12020 a) 2) è sostituito dal seguente:

«2) all'ufficio di veglia meteorologica (MWO) a loro associato conformemente al punto 3 dell'appendice 5; e»;

25) sono aggiunte le seguenti sezioni 13 e 14:

«SEZIONE 13

Transponder SSR

SERA.13001 Utilizzo di un transponder SSR

a) Quando un aeromobile ha in dotazione un transponder funzionante, il pilota deve impiegare il transponder in ogni momento durante il volo, indipendentemente se l'aeromobile è all'interno o al di fuori dello spazio aereo dove l'SRR è utilizzato per scopi ATS.

b) I piloti non devono inserire il dispositivo IDENT a meno che non sia richiesto dall'ATS.

c) Ad eccezione dei voli nello spazio aereo dove l'autorità competente ha stabilito l'uso obbligatorio del transponder, gli aeromobili senza un'alimentazione di energia elettrica sufficiente sono esentati dall'obbligo di impiegare il transponder in ogni momento.

SERA.13005 Selezione del transponder SSR Modo A

a) Per indicare che si trova in una situazione di emergenza specifica, il pilota di un aeromobile equipaggiato di SSR deve:

1) selezionare il codice 7700 per indicare uno stato di emergenza a meno che l'ATC non abbia precedentemente istruito il pilota ad impiegare il transponder su un codice specifico. In quest'ultimo caso, il pilota può tuttavia selezionare il codice 7700 ogniqualvolta vi sia una specifica ragione di credere che ciò possa essere la migliore linea d'azione;

2) selezionare il Codice 7600 per indicare uno stato di avaria delle comunicazioni radio;

3) tentare di selezionare il codice 7500 per indicare uno stato di interferenza illecita. Se le circostanze lo giustificano, in alternativa dovrebbe essere utilizzato il codice 7700.

b) Ad eccezione dei casi descritti alla precedente lettera a), il pilota deve:

1) selezionare i codici come istruito dall'ente ATS; o

2) in assenza di istruzioni ATS relative alla selezione del codice, selezionare il codice 2000 o un altro codice come prescritto dall'autorità competente; o

3) quando non vengono ricevuti i servizi di traffico aereo, selezionare il codice 7000 allo scopo di migliorare la localizzazione degli aeromobili adeguatamente equipaggiati, se non diversamente prescritto dall'autorità competente.

c) Se si osserva che il codice indicato sullo schermo radar è diverso da quello che è stato assegnato all'aeromobile:

1) al pilota sarà chiesto di confermare il codice selezionato e, se del caso, di riselezionare il codice corretto; e

2) se la discrepanza tra il codice assegnato e quello visualizzato persiste, al pilota può essere richiesto di interrompere l'impiego del transponder dell'aeromobile. Di conseguenza devono essere informati la postazione di controllo successiva ed ogni altro ente interessato che utilizza l'SSR e/o la multilaterazione (MLAT) nella fornitura dell'ATS.

SERA.13010 Informazioni derivate dall'altitudine-pressione

a) Quando l'aeromobile è equipaggiato con l'apparecchiatura di Modo C funzionante, il pilota deve impiegare continuamente tale modo, se non diversamente prescritto dall'ATC.

b) Se non diversamente prescritto dall'autorità competente, la verifica delle informazioni sul livello derivate dall'altitudine-pressione visualizzate al controllore deve essere effettuata almeno una volta da ogni ente ATC adeguatamente equipaggiata al contatto iniziale con l'aeromobile interessato oppure, se ciò non è fattibile, al più presto possibile in seguito.

SERA.13015 Selezione dell'identificazione dell'aeromobile con il transponder SSR Modo S

a) Gli aeromobili equipaggiati con Modo S dotato del dispositivo di identificazione dell'aeromobile devono trasmettere l'identificazione dell'aeromobile come specificato alla voce 7 del piano di volo ICAO oppure, se non è stato compilato un piano di volo, la registrazione dell'aeromobile.

b) Ogniqualvolta viene osservato sullo schermo radar che l'identificazione dell'aeromobile trasmessa da un aeromobile equipaggiato con Modo S è diversa da quella prevista, al pilota sarà chiesto di confermare e, se del caso, reinserire l'identificazione corretta dell'aeromobile.

c) Se la discrepanza continua anche dopo la conferma da parte del pilota che la corretta identificazione dell'aeromobile è stata inserita nel dispositivo di identificazione del Modo S, il controllore deve:

1) informare il pilota del persistere della discrepanza;

2) laddove possibile, correggere l'etichetta che mostra l'identificazione dell'aeromobile sullo schermo radar; e

3) notificare alla successiva postazione di controllo e ad ogni altro ente interessato che utilizza il Modo S per scopi di identificazione che l'identificazione dall'aeromobile trasmessa dall'aeromobile è erronea.

SERA.13020 Avaria al transponder SSR quando è obbligatoria la dotazione di un transponder funzionante

a) Nel caso di un'avaria al transponder dopo il decollo, l'ente ATC deve tentare di far proseguire il volo verso l'aeroporto di destinazione conformemente al piano di volo. Ai piloti può essere richiesto di attenersi a specifiche restrizioni.

b) Nel caso di un transponder che ha avuto un'avaria e che non può essere riparato prima della partenza, i piloti devono:

1) informare l'ATS non appena possibile, preferibilmente prima della presentazione del piano di volo;

2) inserire nel campo 10 del modulo di piano di volo ICAO alla voce SSR il carattere «N» per indicare l'inutilizzabilità del transponder oppure, in caso di parziale avaria al transponder, inserire il carattere corrispondente alla rimanente capacità del transponder; e

3) attenersi ad ogni procedura pubblicata per richiedere un'esenzione dal requisito di dotazione di un transponder funzionante.

SEZIONE 14

Procedure di comunicazione in fonia

SERA.14001 Osservazioni generali

La fraseologia standard deve essere utilizzata in tutte le situazioni per le quali è stata specificata. Soltanto quando la fraseologia standard non riesce a soddisfare una determinata trasmissione può essere utilizzato il linguaggio corrente.

SERA.14005 Categorie dei messaggi

a) Le categorie dei messaggi gestiti dal servizio mobile aeronautico, e l'ordine di priorità nello stabilire le comunicazioni e la trasmissione dei messaggi, sono riportati nella tabella S14-1.

Tabella S14-1

Categorie dei messaggi e ordine radiotelefonico del segnale di priorità	Segnale radiotelefonico
a) Chiamate di emergenza, messaggi di emergenza e traffico di comunicazioni di emergenza	**MAYDAY**
b) Messaggi di urgenza, inclusi i messaggi preceduti dal segnale di trasporto medico	**PAN PAN** *o* **PAN PAN MEDICAL**
c) Comunicazioni relative alla radiogoniometria	—
d) Messaggi di sicurezza del volo	—
e) Messaggi meteorologici	—
f) Messaggi di regolarità del volo	—

b) I messaggi ed il traffico di comunicazioni di emergenza sono gestiti conformemente alle prescrizioni del punto SERA.14095.

c) I messaggi ed il traffico di comunicazioni di urgenza, inclusi i messaggi preceduti dal segnale di trasporto medico, sono gestiti conformemente alle prescrizioni del punto SERA.14095.

SERA.14010 Messaggi di sicurezza del volo

I messaggi di sicurezza del volo comprendono i seguenti:

a) messaggi di movimento e controllo;

b) messaggi originati da un operatore o da un aeromobile, di interesse immediato per un aeromobile in volo;

c) avvisi meteorologici di immediato interesse per un aeromobile in volo o in procinto di partire (comunicati individualmente o per diffusione)

d) altri messaggi riguardanti aeromobili in volo o in procinto di partire.

SERA.14015 Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni bordo-terra

a) Le comunicazioni radiotelefoniche bordo-terra devono essere effettuate il lingua inglese o nella lingua normalmente utilizzata dalla stazione al suolo.

b) La lingua inglese deve essere disponibile, su richiesta di qualsiasi aeromobile, presso tutte le stazioni al suolo che servono gli aeroporti designati e le rotte utilizzati dai servizi aerei internazionali. Se non diversamente prescritto dall'autorità competente per casi specifici, la lingua inglese deve essere utilizzata per le comunicazioni tra enti ATS e aeromobili, negli aeroporti con oltre 50 000 movimenti IFR internazionali all'anno. Alla data di entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri in cui la lingua inglese non è la sola lingua utilizzata nelle comunicazioni tra enti ATS e aeromobili in tali aeroporti, possono decidere di non applicare il requisito dell'utilizzo della lingua inglese, informando di conseguenza la Commissione. Entro il 31 dicembre 2017 tali Stati membri devono condurre uno studio sulla possibilità di richiedere l'utilizzo della lingua inglese per le comunicazioni tra enti ATS e aeromobili in detti aeroporti per motivi di sicurezza operativa, in modo da evitare incursioni di aeromobili sulla pista occupata o altre rischi per la sicurezza, tenendo conto delle disposizioni applicabili dell'Unione e nazionali sull'utilizzo delle lingue. Gli Stati membri devono rendere pubblico tale studio e comunicarne la conclusione all'Agenzia e alla Commissione.

c) Le lingue disponibili presso una data stazione al suolo devono fare parte delle Pubblicazioni di Informazioni Aeronautiche (AIP) e altre informazioni aeronautiche pubblicate riguardo a tali funzioni.

SERA.14020 Trasmissione delle parole in radiotelefonia

Quando i nomi propri, le abbreviazioni dei servizi e le parole, la cui ortografia è dubbia, sono scanditi in radiotelefonia, deve essere utilizzato l'alfabeto riportato nella tabella S14-2.

Tabella S14-2

L'alfabeto per la radiotelefonia

Lettera	Parola	Pronuncia approssimativa Rappresentazione in alfabeto latino
A	ALFA	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	CIAR LI *o* SCIAR LI
D	Delta	DEL TA
E	ECHO	E CO
F	Foxtrot	FOX TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	O TEL
I	India	IN DI A
J	Juliett	GIU LI ET
K	Kilo	CHI LO

Lettera	Parola	Pronuncia approssimativa Rappresentazione in alfabeto latino
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAIC
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OS CAR
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	CHE BEC
R	Romeo	RO MI O
S	Sierra	SI ER RA
T	Tango	TAN GO
U	Uniform	IU NI FORM *o* U NI FORM
V	Victor	VIC TOR
W	Whiskey	UIS CHI
X	X-ray	EX REI
Y	Yankee	IEN CHI
Z	Zulu	ZU LU

Le sillabe sottolineate indicano quelle su cui cade l'accento.

SERA.14025 Principi che regolano l'identificazione delle rotte ATS diverse dalle rotte di arrivo e partenza standard

a) Uso dei designatori delle rotte ATS nelle comunicazioni

1) Nelle comunicazioni in fonia, la lettera base del designatore è pronunciata conformemente all'alfabeto riportato nella precedente tabella S14-2.

2) I prefissi K, U o S, quando utilizzati nelle comunicazioni in fonia, sono pronunciati come segue:

i) K — KOPTER

ii) U — UPPER

iii) S — SUPERSONIC

b) La parola «kopter» è pronunciata come nella parola «helicopter» e le parole «upper» e «supersonic» come in inglese corrente.

SERA.14026 Punti significativi

Generalmente, per indicare i punti significativi nelle comunicazioni in fonia deve essere utilizzato il nominativo in chiaro per i punti significativi contraddistinti dalla località di una radioassistenza oppure il codice unico a cinque lettere per i punti significativi non contraddistinti dalla località di una radioassistenza. Qualora non sia utilizzato il nominativo in linguaggio corrente della località di una radioassistenza, esso deve essere sostituito dal designatore tri-letterale codificato che, nelle comunicazioni in fonia, è pronunciato conformemente all'alfabeto riportato nella tabella S14-2.

SERA.14030 Uso dei designatori delle rotte di arrivo e partenza standard

Nelle comunicazioni in fonia per le rotte di arrivo e partenza standard è utilizzato il designatore in linguaggio corrente.

SERA.14035 Trasmissione dei numeri in radiotelefonia

a) Trasmissione dei numeri

1) Tutti i numeri utilizzati per la trasmissione di nominativi radiotelefonici di aeromobili, prue, pista, direzione e velocità del vento, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente.

i) I livelli di volo devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei livelli di volo in centinaia intere.

ii) Il regolaggio altimetrico deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione del regolaggio altimetrico di 1 000 hPa che deve essere trasmesso come «ONE THOUSAND» (MILLE).

iii) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione dei codici transponder devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei codici transponder che contengono migliaia intere, nel qual caso l'informazione deve essere trasmessa pronunciando la cifra delle migliaia seguita dalla parola «THOUSAND» (MILLE, MILA).

2) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione di altre informazioni, diverse da quelle descritte nel precedente paragrafo 1, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei numeri che contengono centinaia e migliaia intere i quali devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra del numero di centinaia o migliaia seguito dalla parola «HUNDRED» (CENTO) o «THOUSAND» (MILLE, MILA), a seconda del caso. Le combinazioni di migliaia e centinaia intere devono essere trasmesse pronunciando ogni cifra del numero di migliaia, seguito dalla parola «THOUSAND» (MILLE, MILA) e il numero delle centinaia, seguito dalla parola «HUNDRED» (CENTO).

3) Nei casi in cui sia necessario chiarire un numero trasmesso come centinaia o migliaia intere, il numero stesso deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente.

4) Le informazioni riguardanti la posizione relativa di un oggetto o di un conflitto di traffico, espressa con riferimento alle dodici ore sul quadrante dell'orologio, sono trasmesse pronunciando le cifre insieme, ad esempio «TEN O'CLOCK» (A ORE DIECI) oppure «ELEVEN O'CLOCK» (A ORE UNDICI).

5) I numeri che contengono un punto decimale sono trasmessi come prescritto nel precedente punto 1) con le cifre decimali nella sequenza appropriata, indicate dalla parola «DECIMAL» (DECIMALI).

6) L'identificazione del canale di trasmissione nelle comunicazioni radiotelefoniche VHF deve essere fatta utilizzando tutte le sei cifre del designatore numerico, tranne quando la quinta e la sesta cifra sono entrambe zero, nel qual caso sono utilizzate solo le prime quattro cifre.

SERA.14040 Pronuncia dei numeri

Quando la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche è l'inglese, i numeri devono essere trasmessi utilizzando la pronuncia di cui alla Tabella S14-3.

Tabella S14-3

Numero o elemento numerico	Pronuncia
0	ZI-RO
1	UAN
2	TU
3	TRI
4	FO-ar
5	FAIF
6	SIX
7	SEV-en
8	EIT
9	NAIN
10	TEN
11	I-LE-VEN
12	TUELF
Decimal	DE-SI-MAL
Hundred	AN-dred
Thousand	TAU-SEND

SERA.14045 Tecnica di trasmissione

a) Le trasmissioni devono essere effettuate in maniera concisa e in un normale tono di conversazione.

b) Le seguenti parole e frasi devono essere utilizzate nelle comunicazioni radiotelefoniche come appropriato e devono avere il significato indicato nella tabella S14-4.

Tabella S14-4

Frase	Significato
ACKNOWLEDGE (ACCUSATE IL RICEVUTO)	«Fateci sapere che avete ricevuto e compreso questo messaggio.»
AFFIRM (AFFERMO)	«Sì»

Frase	Significato
APPROVED (APPROVATO)	«È accordato il permesso per svolgere l'azione proposta.»
BREAK	«Con la presente indichiamo la separazione tra le parti del messaggio»
BREAK BREAK	«Con la presente indichiamo la separazione tra i messaggi trasmessi a diversi aeromobili in un ambiente molto impegnato»
CANCEL (CANCELLATE)	«Annullate l'autorizzazione precedentemente trasmessa»
CHECK (VERIFICATE)	«Esaminate un sistema o una procedura»
CLEARED (AUTORIZZATI)	«Autorizzati a procedere secondo le condizioni specificate»
CONFIRM (CONFERMATE)	«Richiediamo la verifica di: (*autorizzazione, istruzione, azione, informazione*)»
CONTACT (CONTATTATE)	«Stabilite il contatto radio con…»
CORRECT (CORRETTO)	«Vero» oppure «Preciso»
CORRECTION (CORREZIONE)	«È stato commesso un errore in questa trasmissione (*o* nel messaggio indicato). La versione corretta è…»
DISREGARD	«Ignorate».
HOW DO YOU READ (COME RICEVETE?)	«Qual è la comprensibilità della nostra trasmissione?» (cfr. SERA.14070, c)]
I SAY AGAIN (RIPETIAMO)	«Ripeto per chiarezza o per enfasi»
MAINTAIN (MANTENETE)	«Continuate conformemente alla(e) condizione(i) specificata(e)» oppure nel suo significato letterale
Monitor (MONITORATE)	«Mantenete l'ascolto su (frequenza)»
NEGATIVE (NEGATIVO)	«No» *oppure* «Permesso non accordato» *oppure* «Non è corretto» *oppure* «Non in grado»
OVER (PASSO)	«La nostra trasmissione è terminata, e ci aspettiamo una risposta da parte vostra.»
OUT (CHIUDO)	«Questo scambio di trasmissioni è terminato e non è attesa nessuna risposta.»
READ BACK	«Ripeteteci tutto, oppure una parte specificata, di questo messaggio esattamente come ricevuto.»
RECLEARED (RIAUTORIZZATI)	«È stato effettuato un cambiamento all'ultima vostra autorizzazione e questa nuova autorizzazione sostituisce la precedente o parte di essa.»
REPORT (RIPORTATE)	«Comunicateci la seguente informazione…»
REQUEST (RICHIEDIAMO)	«Vorremmo sapere…» *oppure* «Desideriamo ottenere…»
ROGER (RICEVUTO)	«Abbiamo ricevuto tutta la vostra ultima trasmissione.»

Frase	Significato
SAY AGAIN (RIPETETE)	«Ripetete tutto, oppure la seguente parte, della vostra ultima trasmissione.»
SPEAK SLOWER (PARLATE PIÙ LENTAMENTE)	«Riducete il vostro rateo di trasmissione.»
STANDBY	«Attendete e vi richiameremo.»
UNABLE (IMPOSSIBILITATI)	«Non possiamo ottemperare alla vostra richiesta, istruzione o autorizzazione.»
WILCO	*(Abbreviazione di «will comply»)* «Abbiamo compreso il vostro messaggio e ci atterremo ad esso.»
WORDS TWICE (TRASMETTETE (o TRASMETTIAMO) LE PAROLE DOPPIE)	a) *Come richiesta*: «La comunicazione è difficile. Per favore trasmettete ogni parola, o gruppo di parole, due volte» b) *Come informazione*: «Dato che la comunicazione è difficile, ogni parola, o gruppo di parole, in questo messaggio sarà trasmesso due volte.»

SERA.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili

a) Nominativo completo

Il nominativo radiotelefonico di un aeromobile deve corrispondere ad una delle seguenti tipologie:

1) Tipo a) — i caratteri corrispondenti alle marche di registrazione dell'aeromobile; o

2) Tipo b) — il designatore telefonico dell'operatore dell'aeromobile seguito dagli ultimi quattro caratteri delle marche di registrazione dell'aeromobile;

3) Tipo c) — il designatore telefonico dell'operatore dell'aeromobile seguito dal numero del volo.

b) Nominativo abbreviato

I nominativi radiotelefonici di cui alla precedente lettera a), ad eccezione del Tipo c), possono essere abbreviati nelle circostanze prescritte al punto SERA.14055 c). I nominativi abbreviati devono corrispondere alla seguente forma:

1) Tipo a) — il primo carattere delle marche di registrazione e almeno gli ultimi due caratteri del nominativo;

2) Tipo b) — il designatore telefonico dell'operatore dell'aeromobile seguito da almeno gli ultimi due caratteri del nominativo;

3) Tipo c) — nessuna forma abbreviata.

SERA.14055 Procedure radiotelefoniche

a) Un aeromobile non deve cambiare il proprio nominativo radiotelefonico durante il volo, tranne che temporaneamente dietro istruzioni di un ente ATS nell'interesse della sicurezza del volo. Eccetto che per motivi di sicurezza del volo, nessuna trasmissione deve essere diretta ad un aeromobile durante il decollo, durante l'ultimo tratto dell'avvicinamento finale oppure durante la corsa di decelerazione dopo l'atterraggio.

b) Stabilire le comunicazioni radiotelefoniche

1) Quando si stabilisce una comunicazione, vanno sempre utilizzati i nominativi radiotelefonici completi. Per stabilire una comunicazione gli aeromobili devono iniziare la loro chiamata con il nominativo della stazione chiamata, seguito dal nominativo della stazione chiamante.

2) La risposta alla chiamata di cui sopra include il nominativo della stazione chiamante seguito dal nominativo della stazione che risponde, ed è considerata un invito a procedere con la trasmissione da parte della stazione chiamante. Se autorizzato dall'autorità competente, per i trasferimenti di comunicazione all'interno del medesimo ente ATS, il nominativo dell'ente ATS può essere omesso.

3) Le comunicazioni devono iniziare con una chiamata e una risposta, a meno che non vi sia la certezza che la stazione chiamata riceverà la comunicazione; in tal caso si può trasmettere il messaggio senza attendere alcuna risposta da parte della stazione chiamata.

c) Comunicazioni radiotelefoniche successive

1) I nominativi radiotelefonici abbreviati, come prescritto al punto SERA.14050 b), devono essere utilizzati soltanto dopo aver stabilito una soddisfacente comunicazione e qualora non sussistano possibilità di confusione. Un aeromobile può utilizzare il proprio nominativo radiotelefonico abbreviato soltanto dopo che la stazione aeronautica si sia rivolta ad esso in tal modo.

2) Durante l'emissione delle autorizzazioni ATC e durante il read back di tali autorizzazioni, i controllori e i piloti devono sempre aggiungere il nominativo dell'aeromobile cui si applica l'autorizzazione. In altri casi, dopo aver stabilito il contatto radio, è consentita la comunicazione bilaterale continua senza ulteriori identificativi o nominativi fino al termine del contatto.

SERA.14060 Trasferimento delle comunicazioni VHF

a) L'ente ATS appropriato indica all'aeromobile di effettuare il trasferimento da una frequenza radio ad un'altra conformemente alle procedure concordate. In assenza di tale istruzione, l'aeromobile deve informare l'appropriato ente ATS prima che il suddetto trasferimento abbia luogo.

b) Quando si stabilisce il contatto iniziale su una frequenza VHF o quando si lascia tale frequenza, l'aeromobile deve trasmettere tale informazione conformemente alle prescrizioni dell'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e come approvato dall'autorità competente.

SERA.14065 Procedure radiotelefoniche per il cambio del canale di comunicazione in fonia bordo-terra

a) Se non diversamente prescritto dall'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'autorità competente, la chiamata iniziale ad un ente ATS dopo il cambio del canale di comunicazione in fonia bordo-terra deve contenere i seguenti elementi:

1) il nominativo dell'ente ATS chiamato;

2) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia «heavy», la parola «HEAVY» o «SUPER» se l'aeromobile è stato così classificato dall'autorità competente;

3) il livello, inclusi i livelli attraversati e autorizzati, qualora non stia mantenendo il livello autorizzato;

4) la velocità, se assegnata dall'ATC; e

5) ulteriori elementi, così come richiesto dall'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'autorità competente.

b) I piloti devono fornire le informazioni di livello riferite ai 30 m o ai 100 ft interi più prossimi, come da indicazioni dell'altimetro di bordo.

c) Chiamata iniziale ad una torre di controllo di aeroporto

Per gli aeromobili che usufruiscono del servizio di controllo di aeroporto, la chiamata iniziale deve contenere:

1) il nominativo dell'ente ATS chiamato;

2) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia «heavy», la parola «HEAVY» o «SUPER» se l'aeromobile è stato così classificato dall'autorità competente;

3) la posizione; e

4) ulteriori elementi, così come richiesto dall'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'autorità competente.

SERA.14070 Procedure di prova

a) Il formato delle trasmissioni di prova è quello riportato di seguito:

1) l'identificazione della stazione chiamata;

2) l'identificazione della stazione che risponde;

3) le parole «RADIO CHECK» (PROVA RADIO);

4) la frequenza utilizzata.

b) La risposta ad una trasmissione di prova è quella riportata di seguito:

1) l'identificazione della stazione che richiede la prova;

2) l'identificazione della stazione che risponde;

3) le informazioni riguardanti la comprensibilità della stazione che richiede la trasmissione di prova.

c) Quando le prove sono state effettuate, è utilizzata la seguente scala di comprensibilità:

Scala di comprensibilità

1) 1 Unreadable (incomprensibile)

2) 2 Readable now and then (comprensibile a tratti)

3) 3 Readable but with difficulty (comprensibile ma con difficoltà)

4) 4 Readable (comprensibile)

5) 5 Perfectly readable (perfettamente comprensibile)

SERA.14075 Scambio di comunicazioni

a) Le comunicazioni devono essere chiare ed inequivocabili, utilizzando la fraseologia standard ogni qualvolta disponibile.

1) Quando trasmessa da un aeromobile, la conferma della ricezione del messaggio deve comprendere il nominativo dell'aeromobile stesso.

2) Quando la conferma della ricezione è trasmessa da un ente ATS ad un aeromobile, essa deve comprendere il nominativo dell'aeromobile seguito, se ritenuto necessario, dal nominativo dell'ente ATS.

b) Fine della conversazione

Una conversazione radiotelefonica deve essere terminata dall'ente ATS ricevente oppure dall'aeromobile utilizzando il proprio nominativo.

c) Correzioni e ripetizioni

1) Se è stato commesso un errore nella trasmissione, deve essere pronunciata la parola «CORRECTION» (CORREZIONE), seguita dalla ripetizione della versione corretta dell'ultima frase o gruppo di parole, e quindi dalla trasmissione della versione corretta del messaggio.

2) Se una correzione può essere fatta al meglio ripetendo l'intero messaggio, deve essere utilizzata la frase «CORRECTION I SAY AGAIN» (CORREZIONE RIPETO) prima di trasmettere il messaggio una seconda volta.

3) Se la stazione ricevente è in dubbio sulla correttezza del messaggio ricevuto, deve essere richiesta la ripetizione totale o parziale del messaggio.

4) Se è richiesta la ripetizione di un intero messaggio, devono essere pronunciate le parole «SAY AGAIN» (RIPETETE). Se è richiesta la ripetizione di una parte del messaggio, deve essere utilizzata la frase: «SAY AGAIN ALL BEFORE … (first word satisfactorily received)» (RIPETETE TUTTO PRIMA DI…(la prima parola ricevuta in modo soddisfacente)]; oppure «SAY AGAIN … (word before missing portion) TO … (word after missing portion)» (RIPETETE DA…(la parola che precede la parte non ricevuta) A … (la parola che segue la parte non ricevuta)]; oppure «SAY AGAIN ALL AFTER … (last word satisfactorily received)» (RIPETETE TUTTO DOPO…(l'ultima parola ricevuta in modo soddisfacente)].

d) Se durante la verifica della correttezza di un read-back vengono rilevati elementi non corretti, al termine del read-back devono essere trasmesse le parole «NEGATIVE I SAY AGAIN» (NEGATIVO RIPETO), seguite dalla versione corretta di tali elementi.

SERA.14080 Ascolto radio/Orario di servizio

a) Durante il volo, gli aeromobili devono mantenere l'ascolto radio come prescritto dall'autorità competente e non devono interromperlo senza informare l'ente ATS interessato, tranne che per motivi di sicurezza del volo.

1) Gli aeromobili in volo su ampie distese d'acqua o in volo su determinate aree al di sopra delle quali è richiesto un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT), devono mantenere l'ascolto radio continuo sulla frequenza di emergenza VHF 121,5 MHz, eccetto i momenti in cui l'aeromobile sta effettuando comunicazioni su un'altra frequenza VHF oppure quando le limitazioni delle apparecchiature di bordo o gli impegni di cabina non consentono l'ascolto radio simultaneo su due frequenze.

2) Gli aeromobili devono mantenere l'ascolto radio continuo sulla frequenza di emergenza VHF 121,5 MHz nelle aree o lungo le rotte dove sussiste la possibilità di intercettazione o di altre situazioni pericolose e se prescritto dall'autorità competente.

b) Le stazioni aeronautiche devono mantenere un continuo ascolto radio sulla frequenza di emergenza VHF 121,5 MHz durante l'orario di servizio degli enti presso cui è installata. Se due o più stazioni sono ubicate nello stesso punto, l'ascolto radio sulla frequenza 121,5 MHz da parte di una delle stazioni è sufficiente per soddisfare tale prescrizione.

c) Se un aeromobile o un ente ATS deve sospendere le operazioni per un motivo qualsiasi esso deve, se possibile, informare le altre stazioni interessate, indicando l'orario al quale è previsto il ripristino delle operazioni. Una volta ripristinate le operazioni devono essere informate anche le altre stazioni interessate. Qualora sia necessario sospendere le operazioni oltre l'orario precedentemente comunicato dovrà essere trasmesso, se possibile, un orario revisionato per la ripresa delle operazioni.

SERA.14085 Utilizzo della trasmissione all'aria

a) Quando un aeromobile non riesce a stabilire il contatto sul canale designato, sul canale precedentemente utilizzato oppure su un altro canale specifico per la rotta, e non riesce a stabilire la comunicazione con l'appropriato ente ATS, altri enti ATS o altri aeromobili utilizzando tutti i mezzi disponibili, l'aeromobile deve trasmettere il suo messaggio, ripetuto due volte, sulle frequenze designate, preceduto dalla parola «TRANSMITTING BLIND» (TRASMISSIONE ALL'ARIA) e includere, se del caso, il destinatario del messaggio.

b) Quando un aeromobile è impossibilitato a stabilire una comunicazione a causa di un'avaria al ricevitore, esso deve trasmettere i riporti agli orari o sulle posizioni previsti, sul canale utilizzato preceduti dalla frase «TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE» (TRASMISSIONE ALL'ARIA PER AVARIA AL RICEVITORE). L'aeromobile deve:

1) trasmettere il messaggio pianificato, seguito da una sua completa ripetizione;

2) notificare l'orario della successiva trasmissione pianificata;

3) quando usufruisce di ATS, trasmettere le informazioni riguardanti le intenzioni del pilota responsabile circa la prosecuzione del volo.

SERA.14087 Utilizzo della tecnica di rilancio della comunicazione

a) Se un ente ATS non riesce a stabilire un contatto con un aeromobile dopo varie chiamate sulla frequenza sulla quale dovrebbe essere in ascolto l'aeromobile, deve:

1) chiedere ad altri enti ATS di prestare assistenza chiamando l'aeromobile e rilanciandogli i messaggi, se necessario; e

2) chiedere agli aeromobili sulla rotta di tentare di stabilire una comunicazione con l'aeromobile e di rilanciargli i messaggi, se necessario.

b) Le procedure sopra descritte possono trovare applicazione anche:

1) su richiesta dell'ente ATS interessato;

2) quando una comunicazione prevista da un aeromobile non è stata ricevuta entro un periodo di tempo tale da far sospettare il verificarsi di un'avaria radio.

SERA.14090 Procedure di comunicazione specifiche

a) Movimento dei veicoli

La fraseologia utilizzata per i movimenti dei veicoli sull'area di manovra, ad esclusione dei trattori per il traino, è la stessa fraseologia utilizzata per i movimenti al suolo degli aeromobili, ad eccezione delle istruzioni di rullaggio, dove la parola «PROCEED» (PROCEDETE) è sostituita dalla parola «TAXI» (RULLATE) quando si comunica con i veicoli.

b) Servizio consultivo per il traffico aereo

Il servizio consultivo per il traffico aereo non emette «autorizzazioni» ma soltanto «informazioni consultive» e deve utilizzare il termine «ADVISE» (CONSIGLIAMO) o «SUGGEST» (SUGGERIAMO) quando viene proposta un'azione all'aeromobile.

c) Indicazione della categoria di turbolenza di scia «heavy»

1) Per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia «heavy», al contatto radio iniziale tra tali aeromobili e l'ente ATS, deve essere inclusa la parola «HEAVY» immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.

2) Per determinati aeromobili della categoria di turbolenza di scia «heavy», come classificati dall'autorità competente, al contatto radio iniziale tra tali aeromobili e l'ente ATS, deve essere inserita la parola «SUPER» immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.

d) Procedure correlate alle deviazioni per maltempo

Quando il pilota inizia le comunicazioni con l'ATC, può ottenere una risposta rapida dichiarando «WEATHER DEVIATION REQUIRED» (DEVIAZIONE NECESSARIA PER MALTEMPO) per indicare che richiede la priorità sulla frequenza e nella risposta dall'ATC. Se necessario, il pilota deve iniziare le comunicazioni utilizzando la chiamata di urgenza «PAN PAN» (preferibilmente ripetuto tre volte).

SERA.14095 Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza

a) Osservazioni generali

1) Il traffico di comunicazioni di emergenza e di urgenza comprende, rispettivamente, tutti i messaggi in radiotelefonia relativi a condizioni di emergenza e di urgenza. Le condizioni di emergenza e di urgenza sono così definite:

i) *Distress (emergenza)*: una condizione in cui esiste un rischio derivante da un pericolo grave e/o imminente e che richiede assistenza immediata.

ii) *Urgency (urgenza)*: una condizione riguardante la sicurezza di un aeromobile o altro veicolo, o di alcune persone a bordo o nelle immediate vicinanze, ma che non richiede assistenza immediata.

2) Il segnale radiotelefonico di emergenza «MAYDAY» e il segnale radiotelefonico di urgenza «PAN PAN» devono essere utilizzati, rispettivamente, all'inizio della prima comunicazione di emergenza e di urgenza. All'inizio di ogni comunicazione successiva di emergenza e di urgenza è consentito l'utilizzo dei segnali radiotelefonici di emergenza e di urgenza.

3) Chi invia messaggi diretti ad un aeromobile in condizione di emergenza o di urgenza deve ridurre al minimo il numero, il volume ed il contenuto di tali messaggi, come richiesto dalla condizione.

4) Se non è stata confermata la ricezione del messaggio di emergenza o di urgenza dall'ente ATS contattato dall'aeromobile, altri enti ATS dovranno prestare assistenza conformemente alla lettera b), paragrafi 2 e 3, rispettivamente.

5) Di norma il traffico di comunicazioni di emergenza e di urgenza deve essere mantenuto sulla frequenza in cui tale traffico di comunicazioni ha avuto inizio fino a quando non si ritenga possibile fornire un'assistenza migliore trasferendo tale traffico di comunicazioni su un'altra frequenza.

6) In genere, nelle comunicazioni di emergenza e di urgenza le trasmissioni radiotelefoniche devono essere effettuate lentamente e distintamente, pronunciando ogni parola in maniera chiara per facilitarne la trascrizione.

b) Comunicazioni radiotelefoniche di emergenza

1) Azioni da parte dell'aeromobile in emergenza

Oltre ad essere preceduto dal segnale radiotelefonico di emergenza «MAYDAY» conformemente alla lettera a), punto 2, preferibilmente ripetuto tre volte, il messaggio di emergenza trasmesso da un aeromobile in emergenza deve:

i) essere trasmesso sulla frequenza bordo-terra utilizzata al momento;

ii) comprendere il maggior numero possibile delle informazioni di seguito riportate, pronunciate distintamente e, se possibile, nel seguente ordine:

A) nominativo dell'ente ATS contattato (tempo e circostanze permettendo);

B) identificazione dell'aeromobile;

C) natura della condizione di emergenza;

D) intenzioni del pilota responsabile;

E) posizione, livello e prua attuali.

2) Azioni da parte dell'ente ATS destinatario del messaggio di emergenza o del primo ente ATS che ne conferma la ricezione.

L'ente ATS contattato da un aeromobile in emergenza, oppure il primo ente ATS che conferma di aver ricevuto il messaggio di emergenza, deve:

i) confermare immediatamente la ricezione del messaggio di emergenza;

ii) assumere il controllo delle comunicazioni oppure trasferire tale responsabilità in modo chiaro ed esplicito, avvisando l'aeromobile se viene fatto un trasferimento; e

iii) intraprendere immediatamente provvedimenti per assicurarsi che tutte le informazioni necessarie siano messe a disposizione al più presto possibile a:

A) l'ente ATS interessato;

B) l'operatore dell'aeromobile interessato, o il suo rappresentante, conformemente agli accordi prestabiliti;

iv) avvertire gli altri enti ATS, a seconda del caso, al fine di evitare il trasferimento del traffico sulla frequenza utilizzata per le comunicazioni di emergenza.

3) Imposizione del silenzio radio

i) L'aeromobile in emergenza o l'ente ATS che gestisce il traffico di comunicazioni di emergenza ha la facoltà di imporre il silenzio radio a tutte le stazioni del servizio mobile nell'area oppure a qualsiasi stazione che interferisca con il traffico di comunicazioni di emergenza. Esso deve trasmettere queste istruzioni «a tutte le stazioni» oppure ad una stazione soltanto, a seconda delle circostanze. In entrambi i casi impiegherà i messaggi:

A) «STOP TRANSMITTING» (SILENZIO RADIO);

B) il segnale radiotelefonico di emergenza «MAYDAY».

ii) L'utilizzo del segnale specificato alla lettera b), paragrafo 3, punto i), deve essere riservato per l'aeromobile in emergenza e per l'ente ATS che gestisce il traffico di comunicazioni di emergenza.

4) Azioni da parte di tutti gli altri enti ATS/aeromobili

i) Le comunicazioni di emergenza hanno la priorità assoluta su tutte le altre comunicazioni e gli enti ATS/aeromobili a conoscenza di tale situazione non devono trasmettere sulla frequenza interessata, a meno che:

A) l'emergenza non sia stata cancellata o il traffico di comunicazioni di emergenza sia terminato;

B) tutto il traffico di comunicazioni di emergenza non sia stato trasferito su altre frequenze;

C) l'ente ATS che controlla le comunicazioni non lo consenta;

D) non debba fornire assistenza esso stesso.

ii) L'ente ATS/aeromobile che è a conoscenza del traffico di comunicazioni di emergenza e che non può prestare assistenza all'aeromobile in emergenza rimane comunque all'ascolto di tale traffico di comunicazioni fino a quando non sia chiaro che viene prestata assistenza.

5) Cessazione delle comunicazioni di emergenza e del silenzio radio

i) Se un aeromobile non è più in difficoltà, esso trasmette un messaggio che cancella la condizione di emergenza.

ii) Quando l'ente ATS che ha gestito il traffico di comunicazioni di emergenza constata che la condizione di emergenza non sussiste più, esso si adopera immediatamente per far sì che tali informazioni siano messe a disposizione al più presto a:

A) gli enti ATS interessati;

B) l'operatore dell'aeromobile interessato, o il suo rappresentante, conformemente ad accordi prestabiliti.

iii) Le comunicazioni di emergenza e le condizioni di silenzio radio cessano quando viene trasmesso un messaggio contenente le parole «DISTRESS TRAFFIC ENDED» (EMERGENZA TERMINATA) sulla frequenza o sulle frequenze utilizzate per le comunicazioni di emergenza. Tale messaggio viene emesso unicamente dall'ente ATS che controlla le comunicazioni previa autorizzazione dell'autorità competente e dopo la ricezione del messaggio di cui alla lettera b), paragrafo 5, punto i).

c) Comunicazioni radiotelefoniche di urgenza

1) Azioni dell'aeromobile che comunica una condizione di urgenza, tranne nei casi di cui alla lettera c), paragrafo 4

Oltre ad essere preceduto dal segnale radiotelefonico di urgenza «PAN PAN», conformemente alla lettera a), paragrafo 2, preferibilmente ripetuto tre volte e a ogni parola del gruppo pronunciato come il vocabolo francese «panne», il messaggio di urgenza trasmesso dall'aeromobile deve:

i) essere trasmesso sulla frequenza bordo-terra utilizzata al momento;

ii) comprendere le informazioni necessarie di seguito riportate, pronunciate distintamente e, se possibile, nel seguente ordine:

A) nominativo dell'ente ATS destinatario del messaggio;

B) identificazione dell'aeromobile;

C) natura della condizione di urgenza;

D) intenzioni del pilota responsabile;

E) posizione, livello e prua attuali.

F) altre informazioni utili.

2) Azioni da parte dell'ente ATS destinatario del messaggio di urgenza o del primo ente ATS che ne conferma la ricezione.

L'ente ATS contattato da un aeromobile in condizione di urgenza, oppure il primo ente ATS che conferma di aver ricevuto il messaggio di urgenza, deve:

i) confermare la ricezione del messaggio di urgenza;

ii) intraprendere immediatamente provvedimenti per assicurarsi che tutte le informazioni necessarie siano messe a disposizione al più presto possibile a:

A) l'ente ATS interessato;

B) l'operatore dell'aeromobile interessato, o il suo rappresentante, in base agli accordi prestabiliti;

iii) se del caso, prendere il controllo delle comunicazioni.

3) Azioni da parte di tutti gli altri enti ATS/aeromobili

Le comunicazioni di urgenza sono prioritarie rispetto ad ogni altra comunicazione tranne le comunicazioni di emergenza e tutti gli enti ATS/aeromobili devono fare attenzione a non interferire con la trasmissione del traffico di comunicazioni di urgenza.

4) Azioni di un aeromobile utilizzato per il trasporto medico

i) L'uso del segnale di cui alla lettera c), paragrafo 4, punto ii), indica che il messaggio che segue riguarda un trasporto medico protetto conformemente alle convenzioni di Ginevra del 1949 e i relativi protocolli aggiuntivi.

ii) Per annunciare e identificare gli aeromobili utilizzati per i trasporti medici, la trasmissione del segnale radiotelefonico di urgenza «PAN PAN», preferibilmente ripetuto tre volte e a ogni parola del gruppo pronunciato come il vocabolo francese «panne», è seguita dal segnale radiotelefonico per i trasporti medici «MAY-DEE-CAL» (ME-DI-CAL), pronunciato come il francese «médical». L'uso dei segnali di cui sopra indica che il messaggio che segue riguarda un trasporto medico protetto.

Il messaggio deve contenere i seguenti dati:

A) nominativo o altri mezzi riconosciuti di identificazione del trasporto medico;

B) posizione dei trasporti medici;

C) numero e tipo dei trasporti medici;

D) rotta prevista;

E) durata del volo in rotta e orario stimato di partenza e di arrivo, a seconda dei casi; e

F) ogni altra informazione, quali altitudine di volo, frequenze radio, lingue utilizzate e modi e codici del radar di sorveglianza secondario.

5) Azioni dell'ente ATS destinatario del messaggio o di altre stazioni che ricevono un messaggio relativo a un trasporto medico

Le disposizioni di cui alla lettera c), paragrafi 2 e 3, sono applicabili, a seconda del caso, agli enti ATS che ricevono un messaggio relativo a un trasporto medico.»;

26) l'appendice 1 è così modificata:

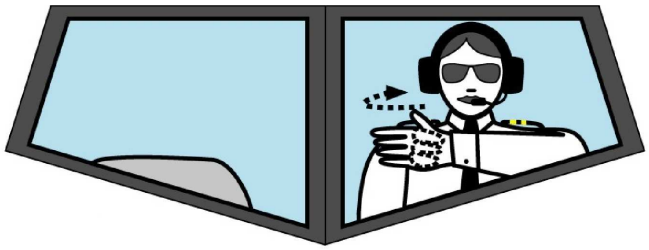
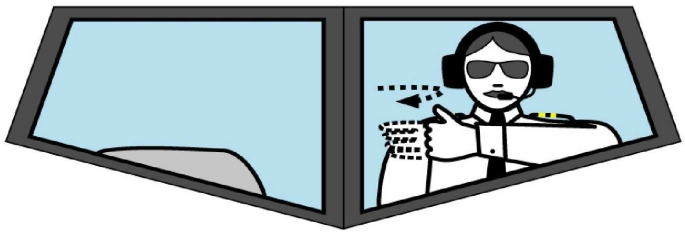
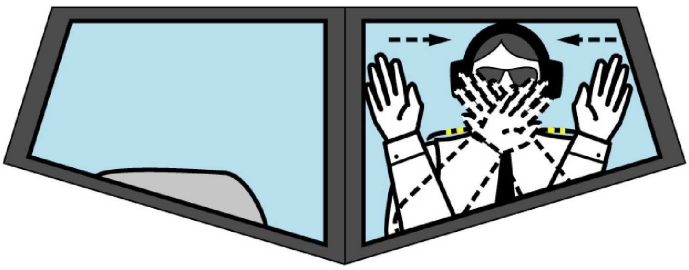
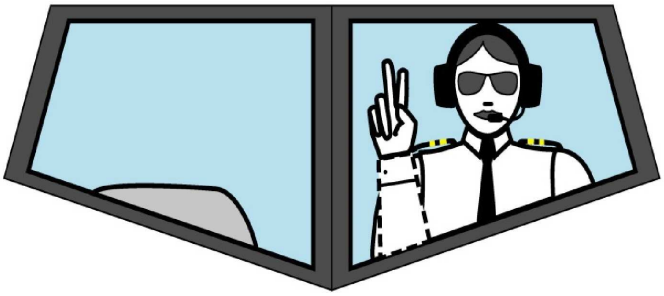
a) il punto 1.1.2 è sostituito dal seguente:

«1.1.2. Le procedure di trasmissione di segnali di pericolo e urgenza sono conformi alla sezione 14.»;

b) al punto 3.2.4.1 il testo è sostituito dal seguente:

«3.2.4.1. Croci di un solo colore in risalto sullo sfondo, giallo sulle piste di volo o bianco sulle piste di rullaggio (figura A1-6), collocate orizzontalmente sulle piste di volo e di rullaggio o su parti di esse indicano un'area di manovra non idonea al movimento degli aeromobili.»;

c) i punti 4.2.1.1, 4.2.1.2 e 4.2.1.3 sono sostituiti dai seguenti:

« 	a) Freni inseriti: sollevare il braccio e la mano orizzontalmente davanti al viso con le dita aperte e quindi chiudere il pugno.
	b) Freni disinseriti: sollevare il braccio orizzontalmente davanti al viso con la mano chiusa a pugno, quindi estendere le dita.
	c) Inserire i tacchi: braccia estese, palme all'esterno, muovere le braccia verso l'interno a incrociarsi davanti al viso.
	d) Disinserire i tacchi: mani incrociate davanti al viso, palme verso l'esterno, muovere braccia verso l'esterno.
	e) Pronti per avviare i motori: Sollevare l'appropriato numero di dita di una mano ad indicare il numero del motore da avviare.»;

27) all'appendice 2, il punto 5.1.3 è sostituito dal seguente:

«5.1.3. Eventuali modifiche nelle informazioni che precedono il lancio notificate in conformità al paragrafo 5.1.2 sono inviate all'ente ATS competente almeno 6 ore prima dell'orario stimato di lancio, o nel caso di ricerche sulle perturbazioni solari o cosmiche che comportano un elemento temporale critico, almeno 30 minuti prima dell'orario stimato dell'inizio dell'operazione.»;

28) nell'appendice 4 la tabella è così modificata:

a) nella colonna «Servizio fornito», nella casella per lo spazio aereo di classe C, tipo di volo VFR, il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) Servizio di controllo del traffico aereo, informazioni di traffico VFR/VFR (e avvisi per evitare traffico su richiesta)»,

b) nella colonna «Servizio fornito», nella casella per lo spazio aereo di classe D, il testo relativo al tipo di volo VFR è sostituito dal seguente:

«Servizio di controllo del traffico aereo, informazioni di traffico IFR/VFR e VFR/VFR (e avvisi per evitare traffico su richiesta)»;

29) l'appendice 5 è sostituita dalla seguente:

«*Appendice 5*

Specifiche tecniche relative alle osservazioni da aeromobili e dei relativi riporti mediante comunicazione vocale

A. **ISTRUZIONI RELATIVE AI RIPORTI**

MODULO AIREP SPECIAL

	VOCE	PARAMETRO	TRASMETTERE IN TELEFONIA COME APPROPRIATO
	—	Designatore del tipo di messaggio — Riporto di volo speciale	[AIREP] SPECIAL
Sezione 1	1	Identificazione dell'aeromobile	*(Identificazione dell'aeromobile)*
	2	Posizione	POSITION *(latitudine e longitudine)* OVER *(punto significativo)* ABEAM *(punto significativo)* *(punto significativo) (rilevamento) (distanza)*
	3	Orario	*(orario)*
	4	Livello	FLIGHT LEVEL *(numero)* o *(numero)* METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(numero)* o *(numero)* METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(numero) o (numero)* METRES or FEET
	5	Posizione seguente e orario stimato di sorvolo (time over)	*(posizione) (orario)*
	6	Seguente punto significativo	*(posizione)* NEXT
Sezione 2	7	Orario stimato di arrivo	*(aeroporto) (orario)*
	8	Autonomia	ENDURANCE *(ore e minuti)*
Sezione 3	9	Fenomeno incontrato o osservato che da luogo a un riporto di volo speciale: — Turbolenza moderata — Turbolenza forte — Formazioni di ghiaccio moderate — Formazioni di ghiaccio severe — Onde orografiche di forte intensità; — Temporali senza grandine — Temporali con grandine — Tempeste di polvere/sabbia di forte intensità — Nubi di cenere vulcanica — Attività vulcanica pre-eruttiva o eruzione vulcanica	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. CONTENUTO DEI RIPORTI DI VOLO

1.1. **Riporti di posizione e riporti di volo speciali**

1.1.1. La sezione 1 del modulo di cui alla lettera A è obbligatoria per i riporti di posizione e i riporti di volo speciali, tuttavia possono essere omesse le voci 5 e 6. La sezione 2 si deve aggiungere, integralmente o in parte, solo su richiesta dell'operatore o del suo rappresentante designato, o se ritenuto necessario dal pilota responsabile. La sezione 3 deve essere inclusa nei riporti di volo speciali.

1.1.2. Condizione di emissione del riporto di volo speciale, da selezionare nella lista riportata al punto SERA.12005 a).

1.1.3. Nel caso dei riporti di volo speciali contenenti informazioni sull'attività vulcanica, un riporto post-volo deve essere effettuato utilizzando il modulo per i riporti di attività vulcanica (VAR) di cui alla lettera B. Tutti gli elementi osservati devono essere registrati e indicati nei punti appropriati del modulo VAR.

1.1.4. Dopo che è stato osservato un fenomeno che richiede un riporto di volo speciale, un riporto di volo speciale viene emesso non appena possibile.

2. ISTRUZIONI DETTAGLIATE

2.1. Gli elementi di un riporto di volo devono essere indicati nell'ordine elencato nel modulo AIREP SPECIAL.

— DESIGNATORE DEL TIPO DI MESSAGGIO. Riporto «SPECIAL» per un riporto di volo speciale.

Sezione 1

Voce 1 — IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE. Riportare il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile come prescritto al punto SERA.14050.

Voce 2 — POSIZIONE. Riportare la posizione in latitudine (gradi espressi con 2 cifre o gradi e minuti con 4 cifre, seguiti da «North» o «South») e in longitudine (gradi espressi con 3 cifre o gradi e minuti con 5 cifre, seguiti da «East» o «West»), oppure come un punto significativo identificato da una designazione codificata (da 2 a 5 caratteri) o come un punto significativo seguito dalla rotta magnetica (3 cifre) e la distanza in miglia nautiche dal punto. Il punto significativo deve essere preceduto da «ABEAM», se del caso.

Voce 3 — TEMPO. Orario di riporto in ore e minuti UTC (4 cifre), a meno che non sia prescritto il riporto in minuti dopo l'ora (2 cifre) in base ad accordi regionali di navigazione aerea. L'ora indicata deve rappresentare il momento effettivo in cui l'aeromobile si trova sulla posizione e non l'orario di creazione o trasmissione del riporto. Per i riporti di volo speciali, l'ora deve essere sempre riportata in ore e minuti (UTC).

Voce 4 — LIVELLO O ALTITUDINE DI VOLO. Riportare il livello di volo a 3 cifre quando l'altimetro barometrico è regolato su un'impostazione standard. Riportare l'altitudine in metri seguita da «METRES» o in feet seguito da «FEET» quando su QNH. Riportare «CLIMBING» (seguito dal livello) in salita oppure «DESCENDING» in discesa (seguito dal livello) quando si scende a un nuovo livello dopo aver passato il punto significativo.

Voce 5 — POSIZIONE SEGUENTE E ORARIO STIMATO DI SORVOLO (TIME OVER). Riportare il seguente punto di riporto e l'orario stimato di sorvolo di tale punto oppure riportare la posizione stimata che sarà raggiunta un'ora più tardi in base alle procedure di riporto della posizione in vigore. Utilizzare le convenzioni per i dati di posizione di cui alla voce 2. Riportare l'orario stimato di sorvolo di questa posizione. Riportare l'ora in ore e minuti UTC (4 cifre), a meno che non sia prescritto il riporto in minuti dopo l'ora (2 cifre) in base ad accordi regionali di navigazione aerea.

Voce 6 — PUNTO SIGNIFICATIVO SEGUENTE. Riportare il punto significativo seguente a seguito della «next position and estimated time over» (posizione seguente e orario stimato di sorvolo).

Sezione 2

Voce 7 — ORARIO STIMATO DI ARRIVO Riportare il nome del primo aeroporto di atterraggio previsto, seguito dall'orario stimato di arrivo in questo aeroporto in ore e minuti UTC (4 cifre).

Voce 8 — AUTONOMIA. Riportare «ENDURANCE» (autonomia) seguita dall'autonomia del combustibile in ore e minuti (4 cifre).

Sezione 3

Voce 9 — FENOMENO CHE PROVOCA UN RIPORTO DI VOLO SPECIALE. Riportare uno dei seguenti fenomeni incontrati o osservati:

— turbolenza moderata come «TURBULENCE MODERATE»; e

— turbolenza forte come «TURBULENCE SEVERE»;

Si applicano le specifiche seguenti:

— moderata — condizioni in cui possono verificarsi cambiamenti moderati dell'assetto dell'aeromobile e/o dell'altitudine ma l'aeromobile rimane in controllo positivo in ogni momento. Generalmente con piccole variazioni di velocità. Modifiche ai valori rilevati dall'accelerometro da 0,5 g a 1,0 g al baricentro dell'aeromobile. Difficoltà a camminare. Gli occupanti sentono una tensione contro le cinture di sicurezza. Gli oggetti non fissati si muovono.

— Forte — condizioni in cui si verificano cambiamenti bruschi dell'assetto e o dell'altitudine dell'aeromobile; si può perdere il controllo dell'aeromobile per brevi periodi. Generalmente con notevoli variazioni di velocità. Modifiche ai valori rilevati dall'accelerometro superiori a 1,0 g al baricentro dell'aeromobile. Gli occupanti vengono spinti violentemente contro le cinture di sicurezza. Gli oggetti non fissati vengono sballottati.

— formazioni di ghiaccio moderate come «ICING MODERATE», formazioni di ghiaccio severe come «ICING SEVERE»;

Si applicano le specifiche seguenti:

— moderate — condizioni in cui i cambiamenti di prua e/o di altitudine possono essere considerate auspicabili;

— severe — condizioni in cui i cambiamenti di prua e/o di altitudine sono essere considerate indispensabili.

— onde orografiche di forte intensità come «MOUNTAIN WAVE SEVERE»;

Si applicano le specifiche seguenti:

— severe — condizioni in cui la corrente discendente è di almeno 3,0 m/s (600 ft/min) e/o sono presenti gravi turbolenze.

— temporale senza grandine come «THUNDERSTORM», temporale con grandine con grandine come «THUNDERSTORM WITH HAIL»;

Si applicano le specifiche seguenti:

riportare solo i temporali che sono:

— oscurati; o

— affogati; o

— estesi; o

— organizzati in linee di groppo.

— tempesta di polvere o di sabbia di forte intensità come «DUSTSTORM HEAVY» o «SANDSTORM HEAVY»;

— nubi di cenere vulcanica come «VOLCANIC ASH CLOUD»;

— attività vulcanica pre-eruttiva o eruzione vulcanica come «PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY» o «VOLCANIC ERUPTION»;

Si applicano le specifiche seguenti:

«attività vulcanica pre-eruttiva», nel presente contesto indica attività insolita e/o in aumento che potrebbe presagire un'eruzione vulcanica.

2.2. Le informazioni registrate sul modulo per i riporti di attività vulcanica (VAR) non sono destinate alla trasmissione in formato RTF, ma all'arrivo in un aeroporto devono essere consegnate senza indugio dall'operatore dell'aeromobile o da un membro dell'equipaggio di condotta all'ufficio meteorologico dell'aeroporto. Se tale ufficio non risulta facilmente accessibile, il modulo compilato deve essere consegnato in base agli accordi locali tra il MET e i fornitori di ATS e l'operatore dell'aeromobile.

3. TRASMISSIONE DI INFORMAZIONI METEOROLOGICHE PERVENUTE MEDIANTE COMUNICAZIONI VOCALI

Se gli enti ATS ricevono riporti di volo speciali, essi devono trasmettere senza indugio tali riporti di volo all'ufficio di veglia meteorologica (MWO) a loro associato. Al fine di garantire l'assimilazione dei riporti di volo nei sistemi a terra automatizzati, gli elementi di tali riporti devono essere trasmessi utilizzando le convenzioni per i dati di cui in appresso e nell'ordine prescritto.

— DESTINATARIO. Registrare la stazione chiamata e, se del caso, i rilanci necessari.

— DESIGNATORE DEL TIPO DI MESSAGGIO. Registrare «ARS» per un riporto di volo speciale.

— IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE. Registrare i dati di identificazione dell'aeromobile utilizzando la convenzione per i dati di cui alla voce 7 del piano di volo, lasciando uno spazio tra il designatore dell'operatore e la registrazione dell'aeromobile o il numero del volo, se usato.

Sezione 1

Voce 0 — POSIZIONE. Registrare la posizione in latitudine (gradi espressi con 2 cifre o gradi e minuti con 4 cifre, seguiti, senza spazi, da «N» o «S») e in longitudine (gradi espressi con 3 cifre o gradi e minuti con 5 cifre, seguiti, senza spazi, da «E» o «W»), oppure come un punto significativo identificato da una designazione codificata (da 2 a 5 caratteri) o come un punto significativo seguito dalla rotta magnetica (3 cifre) e la distanza in miglia nautiche (3 cifre) dal punto. Il punto significativo deve essere preceduto da «ABEAM», se del caso.

Voce 1 — TEMPO. Registrare il tempo in ore e minuti UTC (4 cifre).

Voce 2 — LIVELLO O ALTITUDINE DI VOLO. Registrare «F» seguito da 3 cifre (ad esempio «F310») quando si comunica il livello di volo. Registrare l'altitudine in metri seguita da «M» o in feet seguito da «FT» quando si comunica l'altitudine. Registrare «ASC» (livello) in ascesa o «DES» (livello) in discesa.

Sezione 2

Voce 9 — FENOMENO CHE PROVOCA UN RIPORTO DI VOLO SPECIALE. Registrare il fenomeno riportato nel modo seguente:

— turbolenza moderata come «TURB MOD»;

— turbolenza forte come «TURB SEV»;

— formazioni di ghiaccio moderate come «ICE MOD»;

— formazioni di ghiaccio severe come «ICE SEV»;

— onde orografiche di forte intensità come «MTW SEV»;

— temporale senza grandine come «TS»;

— temporale con grandine come «TSGR»;

— tempesta di polvere o di sabbia di forte intensità come «HVY SS»;

— nubi di cenere vulcanica come «VA CLD»;

— attività vulcanica pre-eruttiva o eruzione vulcanica come «VA».

— grandine come «GR»;

— nubi cumulonembi come «CB».

ORARIO DI TRASMISSIONE. Registrare solo se viene trasmessa la sezione 3.

4. PRESCRIZIONI SPECIFICHE RELATIVE AI RIPORTI DI WIND-SHEAR E CENERI VULCANICHE

4.1. **Riporti di wind-shear**

4.1.1. Nel riporto di wind-shear riscontrato nelle fasi di salita iniziale e di avvicinamento dell'aeromobile, deve essere incluso il tipo di aeromobile.

4.1.2. Nel caso siano state precedentemente riportate o previste condizioni di wind-shear in fase di salita iniziale o di avvicinamento, ed esse non vengano riscontrate, il pilota responsabile deve avvisare non appena possibile l'ente ATS competente a meno che il pilota responsabile non sia a conoscenza del fatto che detto ente sia stato già informato da un altro aeromobile.

4.2. **Riporto post-volo di attività vulcanica**

4.2.1. All'arrivo in aeroporto deve essere consegnato senza indugio all'ufficio meteorologico, da parte dell'operatore o da parte di un membro d'equipaggio di condotta, il riporto completo di attività vulcanica. Se tale ufficio non risulta facilmente accessibile agli equipaggi di volo degli aeromobili in arrivo, il modulo compilato deve essere fatto pervenire in conformità agli accordi locali tra i fornitori di MET e ATS e l'operatore dell'aeromobile.

4.2.2. L'ufficio meteorologico che riceve il riporto completo su un'attività vulcanica deve trasmetterlo senza indugio all'Ufficio di Veglia Meteorologica responsabile della veglia meteorologica sulla regione informazioni volo in cui è stata osservata l'attività vulcanica.

B. **MODULO DI RIPORTO DI VOLO SPECIALE DI ATTIVITÀ VULCANICA (MODEL VAR)**

MODEL VAR: per i riporti post-volo

RIPORTO DI ATTIVITÀ VULCANICA

I riporti di volo sono essenziali per valutare i rischi presentati dale nubi di cenere vulcanica alle operazioni degli aeromobili.

OPERATORE:			IDENTIFICAZIONE A/C: (comme indicato nel piano di volo)		
PILOTA IN COMANDO					
PARTENZA DA:	DATA:	ORARIO UTC:	ARRIVO ALLE:	DATA:	ORARIO; UTC:
DESTINATARIO			AIREP SPECIAL		
Le voci da 1 a 8 vanno riportate immediatamente all'ente ATS con cui siete in contatto.					
1) IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE			2) POSIZIONE		
3) ORARIO			4) LIVELLO O ALTITUDINE DI VOLO		
5) ATTIVITÀ VULCANICA OSSERVATA A (posizione o rilevamento, livello stimato di nubi di cenere e distanza dall'aeromobile)					
6) TEMPERATURA DELL'ARIA			7) VENTO ALL'ISTANTE		
8) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI SO_2 RILEVATO sì ☐ no ☐ Ceneri incontrate sì ☐ no ☐			Altro _____ (breve descrizione dell'ativtà, in particolare estensione vertical e laterale della nube di cenere e, se possibile, movimento orizzontale, tasso di crescita, ecc.)		
Dopo l'atterraggio compilare le voci da 9 a 16 e inviare per fax a: (numero di fax fornito dal fornitore dei servizi meteorologici in base agli accordi locali tra il fornitore dei servizi meteorologici e l'operatore in questione.)					
9) DENSITÀ NUBE DI CENERE	☐ (a) Sottile		☐ (b) Moderatamente densa		☐ (c) Molto densa
10) COLORE NUBE DI CENERE	☐ (a) Bianca		☐ (b) Grigio chiaro		☐ (c) Grigio scuro
	☐ (d) Nero		☐ (e) altro _____		
11) ERUZIONE	☐ (a) continua		☐ (b) intermittente		☐ (c) non visibile
12) POSIZIONE DELL'ATTIVITÀ	☐ (a) Vertice		☐ (b) Lato		☐ (c) Singolo
	☐ (d) Multiplo		☐ (e) Non osservata		
13) ALTRE CARATTERISTICHE DELL'ERUZIONE OSSERVATE	☐ (a) Lampi		☐ (b) Bagliore		☐ (c) Sassi grandi
	☐ (d) Pioggia di cenere		☐ (e) Nube a fungo		☐ (f) Tutte
14) EFFETTI SULL'AEROMOBILE	☐ (a) Comunicazione		☐ (b) Sistemi di navigazione		☐ (c) Motori
	☐ (d) Pitot statico		☐ (e) Parabrezza		☐ (f) Finestre
15) ALTRI EFFETTI	☐ (a) Turbolenza		☐ (b) fuoco di S. Elmo		☐ (c) Altri fumi
16) ALTRE INFORMAZIONI (qualsiasi informazione considerata utile)»;					

30) Il supplemento all'allegato è così modificato:

a) la tabella che si riferisce all'allegato 2 dell'ICAO è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«Allegato 2 dell'ICAO

Differenze tra il presente regolamento e le norme internazionali contenute nell'allegato 2 della Convenzione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, nella versione modificata.»;

ii) le caselle relative a «differenza A2-04» sono sostituite dalle seguenti:

«**Differenza A2-04**	
Allegato 2 dell'ICAO Capo 3 3.3.1.2.	All'allegato 2 dell'ICAO, il punto 3.3.1.2 è sostituito dal regolamento di esecuzione UE n. 923/2012, punto SERA.4001 b). Le differenze tra le norme ICAO e il presente regolamento dell'Unione sono le seguenti: — con riferimento ai voli VFR previsti per operazioni internazionali, il regolamento dell'Unione [punto SERA.4001 b) 5)] differisce dalla norma ICAO nell'allegato 2, 3.3.1.2 e) con l'aggiunta del testo sottolineato, come segue: *"qualsiasi volo attraverso i confini internazionali, fatte salve prescrizioni diverse da parte degli Stati interessati."* — con riferimento ai voli VFR e IFR previsti per operare di notte, viene inserito un ulteriore requisito nel regolamento dell'Unione punto SERA.4001 b) 6), come segue: "6) *qualsiasi volo programmato per operare di notte, se lascia le vicinanze di un aeroporto".»;*

b) le caselle relative a «differenza A2-06» sono soppresse,

c) le seguenti tabelle nuove che si riferiscono all'allegato 3 e all'allegato 10 dell'ICAO sono inserite dopo la tabella relativa all'allegato 2 dell'ICAO:

«Allegato 3 dell'ICAO

Differenze tra il presente regolamento e le norme internazionali contenute nell'allegato 3 della Convenzione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, nella versione modificata.

Differenza A3-01	
Allegato 3 dell'ICAO Capo 5	Nuova disposizione. il punto SERA.12005 del regolamento di esecuzione UE n. 923/2012 specifica che: b) Le autorità competenti devono stabilire, se necessario, altre condizioni che devono essere segnalate da tutti gli aeromobili che le incontrino o le osservino.

Allegato 10 dell'ICAO

Differenze tra il presente regolamento e le norme internazionali contenute nell'allegato 10 della Convenzione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, nella versione modificata.

Differenza A10-01	
Allegato 10 dell'ICAO Volume II Capo 5 5.2.1.4.1	L'allegato 10 dell'ICAO, volume II, capitolo 5.2.1.4.1, è recepito al punto SERA.14035 del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 con alcune differenze. Le differenze tra le norme ICAO e il presente regolamento dell'Unione sono le seguenti: SERA.14035 Trasmissione dei numeri in radiotelefonia a) Trasmissione dei numeri 1) Tutti i numeri utilizzati per la trasmissione di nominativi di aeromobili, prue, pista, direzione e velocità del vento, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente. i) I livelli di volo devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei livelli di volo in centinaia intere. ii) Il regolaggio altimetrico deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione del regolaggio altimetrico di 1 000 hPa che deve essere trasmesso come «ONE THOUSAND» (MILLE). iii) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione dei codici transponder devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione del transponder che contiene migliaia intere, nel qual caso l'informazione deve essere trasmessa pronunciando la cifra delle migliaia seguita dalla parola «THOUSAND» (MILLE, MILA). 2) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione di altre informazioni, diverse da quelle descritte nel precedente punto 1), devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei numeri che contengono centinaia e migliaia intere i quali devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra del numero di centinaia o migliaia seguito dalla parola «HUNDRED» (CENTO) oppure «THOUSAND» (MILLE, MILA), come appropriato. Le combinazioni di migliaia e centinaia intere devono essere trasmesse pronunciando ogni cifra del numero di migliaia, seguito dalla parola «THOUSAND» (MILLE, MILA) e il numero delle centinaia, seguito dalla parola «HUNDRED» (CENTO). 3) Nei casi in cui sia necessario chiarire un numero trasmesso come centinaia o migliaia intere, il numero stesso deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente. 4) Le informazioni riguardanti la posizione relativa di un oggetto o di un conflitto di traffico, espressa con riferimento alle dodici ore sul quadrante dell'orologio, devono essere trasmesse pronunciando le cifre insieme, come ad esempio «TEN O'CLOCK» (A ORE DIECI) oppure «ELEVEN O'CLOCK» (A ORE UNDICI). 5) I numeri che contengono un punto decimale devono essere trasmessi come prescritto nel precedente punto 1) con le cifre decimali nella sequenza prevista, indicate dalla parola «DECIMAL» (DECIMALI). 6) L'identificazione del canale di trasmissione nelle comunicazioni radiotelefoniche VHF deve essere fatta utilizzando tutte le sei cifre del designatore numerico, tranne quando la quinta e la sesta cifra sono entrambe zero, nel qual caso devono essere utilizzate solo le prime quattro cifre.

Differenza A10-02	
Allegato 10 dell'ICAO Volume II Capo 5 5.2.1.7.3.2.3	L'allegato 10 dell'ICAO, volume II, capitolo 5.2.1.7.3.2.3, è recepito al punto SERA.14055 del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 con una differenza. Le differenze tra le norme ICAO e detto regolamento dell'Unione sono le seguenti: SERA.14055 Procedure radiotelefoniche b) 2) La risposta alla chiamata di cui sopra deve includere il nominativo della stazione chiamante seguito dal nominativo della stazione che risponde, e deve essere considerata un invito a procedere con la trasmissione da parte della stazione chiamante. Se autorizzato dall'autorità competente, per i trasferimenti di comunicazione all'interno del medesimo ente ATS, il nominativo dell'ente ATS può essere omesso.»;

d) la tabella che si riferisce all'allegato 11 dell'ICAO è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«Allegato 11 dell'ICAO

Differenze tra il presente regolamento e le norme internazionali contenute nell'allegato 11 della Convenzione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, nella versione modificata.»;

ii) le caselle relative alla differenza A11-06 sono sostituite dalle seguenti:

«**Differenza A11-06**	
Allegato 11 dell'ICAO Capo 3	Nuova disposizione. Il punto SERA.5010 del regolamento di esecuzione UE n. 923/2012 specifica che: **SERA.5010 VFR speciale in zone di controllo** I voli in VFR speciale possono essere autorizzati ad operare all'interno di una zona di controllo, purché abbiano un'autorizzazione ATC. Ad eccezione dei casi speciali permessi dall'autorità competente per gli elicotteri, ad esempio voli del servizio medico, di operazioni di ricerca e soccorso e antincendio, si applicano le seguenti condizioni aggiuntive: ~~a)~~ tali voli possono essere condotti soltanto di giorno, salvo quanto altrimenti consentito dall'autorità competente; a) b) da parte del pilota: 1) fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo o con l'acqua; 2) la visibilità in volo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m; 3) alla velocità di 140 nodi IAS o inferiore, per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo utile per evitare una collisione; eun ente di controllo del traffico aereo non deve emettere un'autorizzazione di VFR speciale agli aeromobili per decollare o atterrare su un aeroporto posto all'interno di una zona di controllo o per entrare nella zona di traffico aeroportuale o nel circuito di traffico di aeroporto, quando le condizioni meteorologiche riportate su tale aeroporto sono al di sotto delle seguenti minime: ~~(b) da parte dell'ATC:~~ ~~1) soltanto di giorno, a meno che non sia diversamente permesso dall'autorità competente;~~ ~~(2)~~ (1) la visibilità al suolo non deve essere inferiore a 500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m; 2) quando il ceiling è inferiore a 180 m (600 ft).».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1186 DELLA COMMISSIONE

del 20 luglio 2016

recante duecentoquarantanovesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, del 27 maggio 2002, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda [1], in particolare l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 bis, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

(1) Nell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 figura l'elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche a norma del regolamento.

(2) Il 15 luglio 2016 il Comitato per le sanzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (CSNU) ha deciso di depennare una persona fisica dal suo elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche. Occorre pertanto aggiornare opportunamente l'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002.

(3) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore immediatamente per garantire l'efficacia delle misure ivi contemplate,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 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 20 luglio 2016

Per la Commissione,

a nome del presidente

Il capo del Servizio degli strumenti di politica estera

[1] GU L 139 del 29.5.2002, pag. 9.

ALLEGATO

Nell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002, la voce seguente dell'elenco «Persone fisiche» è soppressa:

«Aschraf Al-Dagma (alias Aschraf Al Dagma). Indirizzo: Germania. Data di nascita: 28.4.1969. Luogo di nascita: a) Abasan, Striscia di Gaza, Territori palestinesi; b) Kannyouiz, Territori palestinesi. Nazionalità: non stabilita/origine palestinese. Altre informazioni: a) documento di viaggio per i rifugiati rilasciato dal Landratsamt Altenburger Land (ufficio amministrativo della contea di Altenburg), Germania, il 30.4.2000; b) associato a Ismail Abdallah Sbaitan Shalabi, Djamel Moustfa e Mohamed Abu Dhess. Data di designazione di cui all'articolo 2 *bis*, paragrafo 4, lettera b): 23.9.2003.»

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1187 DELLA COMMISSIONE

del 20 luglio 2016

recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ([1]),

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ([2]), in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.

(2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 20 luglio 2016

Per la Commissione,
a nome del presidente
Jerzy PLEWA
Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale

([1]) GU L 347 del 20.12.2013, pag. 671.
([2]) GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi ([1])	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	MA	173,3
	ZZ	173,3
0709 93 10	TR	135,8
	ZZ	135,8
0805 50 10	AR	169,6
	BO	223,6
	CL	178,3
	UY	172,0
	ZA	166,9
	ZZ	182,1
0808 10 80	AR	155,9
	BR	100,7
	CL	140,6
	CN	82,5
	NZ	144,0
	US	117,0
	UY	72,1
	ZA	122,7
	ZZ	116,9
0808 30 90	AR	105,2
	CL	129,2
	NZ	155,4
	ZA	128,9
	ZZ	129,7
0809 10 00	TR	203,6
	ZZ	203,6
0809 29 00	TR	276,9
	ZZ	276,9

([1]) Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1188 DELLA COMMISSIONE

del 20 luglio 2016

che sospende la presentazione di domande di titoli di importazione nell'ambito dei contingenti tariffari aperti dal regolamento (CE) n. 891/2009 nel settore dello zucchero

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 188, paragrafi 1 e 3,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 891/2009 della Commissione ([2]) ha aperto contingenti tariffari annuali per l'importazione di prodotti del settore dello zucchero.

(2) I quantitativi che formano oggetto delle domande di titoli di importazione presentate dal 1º al 7 luglio 2016 per il sottoperiodo dal 1º al 31 luglio 2016 sono, per il numero d'ordine 09.4325, pari alle quantità disponibili. Occorre sospendere sino alla fine del periodo contingentale la presentazione di ulteriori domande di titoli per il suddetto numero d'ordine.

(3) Al fine di garantire l'efficacia della misura, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È sospesa sino alla fine del periodo contingentale 2015/2016 la presentazione di ulteriori domande di titoli di importazione per i numeri d'ordine indicati nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 20 luglio 2016

Per la Commissione,
a nome del presidente
Jerzy PLEWA
Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale

([1]) GU L 347 del 20.12.2013, pag. 671.
([2]) Regolamento (CE) n. 891/2009 della Commissione, del 25 settembre 2009, recante apertura e modalità di gestione di alcuni contingenti tariffari comunitari nel settore dello zucchero (GU L 254 del 26.9.2009, pag. 82).

ALLEGATO

«Zucchero concessioni CXL»

Periodo contingentale 2015/2016

Domande presentate dal 1º al 7 luglio 2016

Numero d'ordine	Paese	Ulteriori domande
09.4317	Australia	Sospese
09.4318	Brasile	—
09.4319	Cuba	Sospese
09.4320	Altri paesi terzi	—
09.4321	India	Sospese

«Zucchero Balcani»

Periodo contingentale 2015/2016

Domande presentate dal 1º al 7 luglio 2016

Numero d'ordine	Paese	Ulteriori domande
09.4324	Albania	—
09.4325	Bosnia-Erzegovina	Sospese
09.4326	Serbia	—
09.4327	ex Repubblica jugoslava di Macedonia	—

«Zucchero di importazione eccezionale» e «Zucchero industriale»

Periodo contingentale 2015/2016

Domande presentate dal 1º al 7 luglio 2016

Numero d'ordine	Tipo	Ulteriori domande
09.4380	Eccezionale	—
09.4390	Industriale	—

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2016/1189 DELLA COMMISSIONE

del 19 luglio 2016

che autorizza l'immissione sul mercato del latte trattato con raggi UV quale nuovo prodotto alimentare a norma del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2016) 4565]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 1997, sui nuovi prodotti e i nuovi ingredienti alimentari ([1]), in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

(1) Il 26 settembre 2012 la società Dairy CREST Ltd ha presentato alle autorità competenti dell'Irlanda una richiesta di immissione sul mercato di latte trattato con raggi ultravioletti (UV) quale nuovo prodotto alimentare ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, punto f), del regolamento (CE) n. 258/97.

(2) Il 10 gennaio 2013 l'organismo irlandese competente per la valutazione degli alimenti ha pubblicato una relazione di valutazione iniziale. In tale relazione si giunge alla conclusione che il latte trattato con raggi UV soddisfa i criteri per i nuovi prodotti alimentari di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 258/97.

(3) Il 16 gennaio 2013 la Commissione ha trasmesso la relazione di valutazione iniziale agli altri Stati membri.

(4) Entro il termine di 60 giorni fissato all'articolo 6, paragrafo 4, primo comma, del regolamento (CE) n. 258/97 sono state presentate obiezioni motivate.

(5) Il 9 febbraio 2015 la Commissione ha consultato l'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) chiedendole un'ulteriore valutazione del latte trattato con raggi UV quale nuovo prodotto alimentare a norma del regolamento (CE) n. 258/97.

(6) Il 10 dicembre 2015 l'EFSA, nel suo parere sulla sicurezza del latte trattato con raggi UV quale nuovo prodotto alimentare ([2]), ha concluso che il latte trattato con raggi UV è sicuro alle condizioni di uso proposte.

(7) Il parere offre quindi una base sufficiente per stabilire che il latte trattato con raggi UV come nuovo prodotto alimentare soddisfa i criteri stabiliti all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 258/97.

(8) Il trattamento con raggi UV del latte pastorizzato determina un aumento del contenuto di vitamina D del latte. Il regolamento (UE) n. 1169/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) specifica cosa si intende per una quantità significativa di vitamine e sali minerali. È pertanto importante informare in modo adeguato il consumatore della presenza nel prodotto di vitamina D ottenuta attraverso il trattamento con raggi UV.

([1]) GU L 43 del 14.2.1997, pag. 1.
([2]) *EFSA Journal* 2016; 14(1):4370.
([3]) Regolamento (UE) n. 1169/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, relativo alla fornitura di informazioni sugli alimenti ai consumatori, che modifica i regolamenti (CE) n. 1924/2006 e (CE) n. 1925/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 87/250/CEE della Commissione, la direttiva 90/496/CEE del Consiglio, la direttiva 1999/10/CE della Commissione, la direttiva 2000/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 2002/67/CE e 2008/5/CE della Commissione e il regolamento (CE) n. 608/2004 della Commissione (GU L 304 del 22.11.2011, pag. 18).

(9) Il regolamento (CE) n. 1925/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] fissa prescrizioni sull'aggiunta di vitamine e minerali e di talune altre sostanze agli alimenti. L'uso di latte trattato con raggi UV dovrebbe essere autorizzato, fatte salve le prescrizioni di tale normativa.

(10) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il latte trattato con raggi UV specificato nell'allegato I della presente decisione può essere immesso sul mercato nell'Unione quale nuovo prodotto alimentare per gli impieghi indicati e ai livelli massimi stabiliti nell'allegato II della presente decisione, fatte salve le disposizioni particolari del regolamento (CE) n. 1925/2006.

Articolo 2

La denominazione del latte trattato con raggi UV autorizzato dalla presente decisione sull'etichettatura dei prodotti alimentari è «latte trattato con raggi UV».

Se il latte trattato con raggi UV contiene un quantitativo di vitamina D considerato significativo ai sensi dell'allegato XIII, parte A, punto 2, del regolamento (UE) n. 1169/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, la denominazione sull'etichettatura deve essere accompagnata dalla dicitura «contiene vitamina D prodotta attraverso il trattamento con raggi UV» o «latte contenente vitamina D risultante dal trattamento con raggi UV».

Articolo 3

La presente decisione è destinata alla società Dairy Crest Ltd, Claygate House, Littleworth Road, Esher, Surrey, KT10 9PN, Regno Unito.

Fatto a Bruxelles, il 19 luglio 2016

Per la Commissione
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro della Commissione

[1] Regolamento (CE) n. 1925/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, sull'aggiunta di vitamine e minerali e di talune altre sostanze agli alimenti (GU L 404 del 30.12.2006, pag. 26).

ALLEGATO I

SPECIFICHE PER IL LATTE TRATTATO CON RAGGI UV

Definizione:

Il latte trattato con raggi UV consiste in latte vaccino (intero e parzialmente scremato) sottoposto ad un trattamento con radiazione ultravioletta (UV) tramite flusso turbolento dopo la pastorizzazione. Il trattamento del latte pastorizzato con radiazione UV determina un aumento delle concentrazioni di vitamina D_3 (colecalciferolo) dovuto alla trasformazione del 7-diidrocolesterolo in vitamina D_3.

Radiazione UV: processo di irraggiamento con luce ultravioletta a una lunghezza d'onda compresa tra i 200 e i 310 nm con un apporto di energia di 1 045 J/l.

Vitamina D_3:

Denominazione chimica	(1S,3Z)-3-[(2E)-2-[(1R,3aS,7aR)-7a-metil-1-[(2R)-6-metileptan-2-yl]-2,3,3a,5,6,7-esaidro-1H-inden-4-ilidene]etilidene]-4-metilidenecicloesan-1-olo
Sinonimo	Colecalciferolo
Numero CAS	67-97-0
Peso molecolare	384,6377 g/mol

Contenuto:

Vitamina D_3 nel prodotto finale	Latte intero [1]: 0,5–3,2 µg/100 g [2] Latte parzialmente scremato [1]: 0,1–1,5 µg/100 g [2]

[1] Come definito dal regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 671).
[2] HPLC

ALLEGATO II

IMPIEGHI AUTORIZZATI DEL LATTE TRATTATO CON RAGGI UV

Categoria di alimenti	Quantità di vitamina D_3
Latte intero pastorizzato [1]	5–32 µg/kg per la popolazione generale esclusi i lattanti
Latte parzialmente scremato pastorizzato [1]	1-15 µg/kg per la popolazione generale esclusi i lattanti

[1] Consumato come tale.

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2016/1190 DELLA COMMISSIONE

del 19 luglio 2016

che autorizza l'immissione sul mercato del trans-resveratrolo quale nuovo ingrediente alimentare a norma del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2016) 4567]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 1997, sui nuovi prodotti e i nuovi ingredienti alimentari ([1]), in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

(1) L'8 novembre 2012 la società DSM Nutritional Products Ltd ha chiesto alle autorità competenti dell'Irlanda di poter immettere sul mercato il trans-resveratrolo quale nuovo ingrediente alimentare ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 258/97.

(2) Il 28 giugno 2013 l'organismo irlandese competente per la valutazione degli alimenti ha pubblicato una relazione di valutazione iniziale. In tale relazione esso concludeva che il trans-resveratrolo soddisfa i criteri relativi ai nuovi prodotti alimentari di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 258/97.

(3) Il 4 settembre 2013 la Commissione ha trasmesso la relazione di valutazione iniziale agli altri Stati membri.

(4) Entro il termine di 60 giorni fissato dall'articolo 6, paragrafo 4, primo comma, del regolamento (CE) n. 258/97 sono state presentate obiezioni motivate.

(5) Il 3 aprile 2014 la Commissione ha consultato l'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) chiedendo un'ulteriore valutazione del trans-resveratrolo come nuovo ingrediente alimentare a norma del regolamento (CE) n. 258/97.

(6) L'11 dicembre 2015 l'EFSA, nel suo parere sulla sicurezza del trans-resveratrolo sintetico come nuovo prodotto alimentare ([2]) ha concluso che tale sostanza utilizzata negli integratori alimentari destinati agli adulti è sicura alle condizioni di impiego proposte.

(7) Il parere offre quindi una base sufficiente per stabilire che il trans-resveratrolo, quale nuovo ingrediente alimentare, soddisfa i criteri stabiliti all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 258/97.

(8) Nel suo parere l'EFSA ha inoltre segnalato che il trans-resveratrolo può interagire con specifici medicinali ed è pertanto necessario informare i consumatori in caso di assunzione in combinazione con medicinali.

(9) La direttiva 2002/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) stabilisce prescrizioni per gli integratori alimentari. L'impiego del trans-resveratrolo dovrebbe essere autorizzato fatte salve le prescrizioni delle suddette normative.

(10) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

([1]) GU L 43 del 14.2.1997, pag. 1.
([2]) *EFSA Journal* 2016;14(1):4368.
([3]) Direttiva 2002/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 giugno 2002, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli integratori alimentari (GU L 183 del 12.7.2002, pag. 51).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il trans-resveratrolo, come specificato nell'allegato della presente decisione, può essere immesso sul mercato dell'Unione quale nuovo ingrediente alimentare da utilizzare negli integratori alimentari in forma di capsule o compresse destinate agli adulti solo con una dose massima di 150 mg al giorno e fatte salve le disposizioni della direttiva 2002/46/CE.

Articolo 2

1. La denominazione del trans-resveratrolo autorizzato dalla presente decisione sull'etichettatura dei prodotti che lo contengono è «trans-resveratrolo».

2. L'etichettatura degli integratori alimentari contenenti trans-resveratrolo deve recare l'indicazione che il consumo del prodotto in combinazione con medicinali può avvenire soltanto sotto controllo medico.

Articolo 3

La presente decisione è indirizzata a DSM Nutritional Products Ltd, Heanor Gate Ind. Est. Heanor, Derbyshire, Regno Unito.

Fatto a Bruxelles, il 19 luglio 2016

Per la Commissione
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro della Commissione

ALLEGATO

CARATTERISTICHE DEL *TRANS*-RESVERATROLO

Definizione:

Denominazione chimica	5-[(E)-2-(4-idrossifenil)etenil]benzen-1,3-diolo
Formula chimica	$C_{14}H_{12}O_3$
Peso molecolare	228,25 Da
N. CAS	501-36-0

Descrizione: Il trans-resveratrolo si presenta sotto forma di cristalli di colore che va dal biancastro al beige.

Purezza:

Trans-resveratrolo	Non meno del 99 %
Sottoprodotti totali (sostanze correlate)	Non più dello 0,5 %
Ogni singola sostanza correlata	Non più dello 0,1 %
Piombo	Non più di 1 ppm
Mercurio	Non più di 0,1 ppm
Cadmio	Non più di 0,5 ppm
Arsenico	Non più di 1 ppm
Perdita all'essiccazione	Non più dello 0,5 %
Ceneri solfatate	Non più dello 0,1 %
Diisopropilammina	Non più di 50 mg/kg

RETTIFICHE

Rettifica del regolamento delegato (UE) 2016/1178 della Commissione, del 10 giugno 2016, che integra il regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione sull'obbligo di compensazione

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 195 del 20 luglio 2016)

Pagina 8, articolo 3, punto 1, lettera b):

anziché: «b) 9 luglio 2017 per le controparti appartenenti alla categoria 2;»

leggasi: «b) 9 agosto 2017 per le controparti appartenenti alla categoria 2;».

Pagina 8, articolo 3, punto 1, lettera d):

anziché: «d) 9 luglio 2019 per le controparti appartenenti alla categoria 4.»

leggasi: «d) 9 agosto 2019 per le controparti appartenenti alla categoria 4.»

Pagina 8, articolo 3, punto 2, lettera a):

anziché: «a) 9 luglio 2019, […]»

leggasi: «a) 9 agosto 2019, […]».

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)

Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT