



DORNI E LA FUTURA REGOLAMENTAZIONE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



La proposta di regolamento per la rivisitazione delle norme comuni per la sicurezza in materia di aviazione civile e su un nuovo mandato per le competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza civile (EASA), a seguito dell'approvazione da parte del Comitato dei rappresentanti permanenti presso il Consiglio (COREPER) del 22 dicembre 2017 del relativo accordo concluso con il Parlamento Europeo del 29 novembre 2017, è finalmente giunta ai successivi step formali fino alla approvazione finale del Consiglio dei Ministri dell'UE del 26 giugno 2018.

Si tratta, invero, di un'iniziativa di assoluto rilievo, quale parte integrante della "Strategia per migliorare la competitività del settore dell'aviazione nell'UE" emanata dalla Commissione europea nel 2015, riguardante i principali settori dell'aviazione, inclusa l'aeronavigabilità, gli equipaggi, gli aeroporti, le operazioni di volo e le forniture di servizi di navigazione aerea privilegiando un approccio marcatamente incentrato sull'interdipendenza tra *safety* e *security*.

In via preliminare è opportuno dar conto che tramite il nuovo regolamento europeo s'intendono affrontare le ben note e sempre attuali esigenze per il raggiungimento d'un elevato ed uniforme standard di *safety*, contribuendo, in parallelo, allo sviluppo del mercato all'incoraggiamento dell'innovazione tecnologica e giustappunto a garantire ai cittadini dell'Unione una solida salvaguardia nel campo della *security*, della protezione dei dati sensibili e dell'ambiente e della *privacy*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

luglio 2018 - numero 3 p. 37

In particolare, detta riforma comprende, ai fini della nostra indagine, un pacchetto di regole unionali assolutamente inedite in tema di droni civili (UAS), che potranno quindi permettere agli aeromobili a pilotaggio remoto di ogni dimensione (“regardless of their maximum take-off masses, MTOMs”) ⁽¹⁾ di volare in condizioni di sicurezza nello spazio aereo europeo assicurando, nel contempo, certezza del diritto in tale comparto avionico, la cui espansione crea un notevole potenziale per la creazione di nuova occupazione e conseguente crescita economica.

Secondo quanto si dispone nell’articolato regolamentare - tenendo conto degli obiettivi e dei principi sanciti agli articoli 1 e 4 e, in specie, la natura e il rischio dell’attività in questione, le caratteristiche operative degli aeromobili senza equipaggio e le caratteristiche della zona di operazione - può essere richiesto un certificato per la progettazione, la produzione, la manutenzione e il funzionamento dei velivoli e dei loro motori, eliche, parti, attrezzature non installate e apparecchiature per controllarli da remoto, così come per il personale, secondo quanto prescritto dagli atti delegati e di esecuzione che verranno adottati in un secondo momento e la cui conformità è soggetta a una “dichiarazione specifica”.

Infatti, conviene avvertire che in virtù del combinato disposto degli articoli 47 (delega di potere) e 47a (misure di implementazione) del nuovo strumento unionale, alla Commissione è conferito il potere di adottare, rispettivamente, atti delegati e di implementazione al fine di definire norme dettagliate per la copertura di una serie estesa di fattispecie.

Al riguardo rilevano, inter alia, le questioni concernenti procedure amministrative dei “certificati”, i “privilegi” e le “responsabilità” dei titolari delle certificazioni e degli operatori che rilasciano “dichiarazioni” e le condizioni che fissano i divieti o le limitazioni di esercizio per ragioni di sicurezza.

A ben vedere, giova riscontrare negli annessi (IX° in particolare) del regolamento la puntuale indicazione dei requisiti essenziali (inclusi

(1) Sinora l’UE è stata competente per la regolamentazione dei aeromobili senza equipaggio di peso superiore a 150 kg, mentre i droni più leggeri sono soggetti alle normative nazionali.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

quelli “aggiuntivi”) da soddisfare nell’utilizzo dei droni e che, inoltre, costituiscono fondamentalmente il background per lo sviluppo della "normativa comunitaria di armonizzazione" ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, in tema di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti.

Si legge in alcuni passaggi, a mero titolo esemplificativo, che l’“operatore” e il “pilota remoto”, oltre a conoscere le norme UE di settore, devono essere in grado di preservare la sicurezza delle operazioni e la separazione degli aeromobili senza equipaggio da persone terze a terra e da altri utenti dello spazio aereo.

Del resto, anche i responsabili della produzione o della commercializzazione di questi tipi di aeromobili sono chiamati a fornire informazioni chiare e coerenti all’operatore e, se del caso, all’organizzazione addetta alla manutenzione, segnatamente, sul tipo di operazioni per le quali l’aeromobile senza pilota è progettato, nonché sulle restrizioni indispensabili per un funzionamento sicuro, inclusi i limiti delle procedure di emergenza e di aeronavigabilità e di *performance* ambientali.

Intanto notiamo che nella progettazione di velivoli senza pilota, motori ed eliche non manca nell’impianto giuridico regolamentare la previsione circa gli obblighi sulle precauzioni finalizzate a minimizzare i rischi legati ai rispettivi sistemi di produzione come, ad esempio, ottimizzando la protezione contro le potenziali interferenze prodotte da mezzi elettronici.

E’ peraltro sancito, tra gli altri oneri gravanti sugli esercenti delle predette attività, il rispetto dei requisiti attinenti alla riduzione al minimo delle emissioni e dei rumori generati dai droni, parimenti alle altre tipologie di aeromobile, secondo i dettami dell’annesso III.

Si precisa che ogni soggetto impegnato nell’esercizio di un velivolo senza pilota - al di là, come detto, del possesso delle tassative richieste competenze, adeguate e proporzionate al rischio dell’operazione - deve anche dimostrare la propria idoneità medica psicofisica.

Per quanto attiene alle incombenze burocratiche introdotte dalla novella, si applica, in generale, l’obbligatorietà della registrazione,



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

fatti salvi gli obblighi degli Stati membri contemplati dalla Convenzione di Chicago quando trattasi di attività di velivoli che, in caso di impatto (su una persona), possono trasferire un'energia cinetica di 80 Joules, ovvero presentare rischi per la privacy, la protezione del personale, dei dati, della sicurezza o dell'ambiente.

Orbene, nel tralasciare questi aspetti inerenti al riassetto normativo, ci limitiamo qui a ricordare che l'EASA il 6 febbraio 2018 ha pubblicato il primo parere (Opinion n.1/2018), sulle operazioni di volo in sicurezza, con l'obiettivo di costituire un *framework* normativo più ampio del quale la Commissione potrà avvalersi in vista della formulazione di proposte concrete in materia.

Focalizzando la nostra attenzione sui capitoli salienti del citato documento, si percepisce chiaramente l'intento dell'EASA di mitigare - attraverso misure appropriatamente selezionate - il rischio delle operazioni attuate, difatti, dai più disparati sistemi di aeromobili senza pilota.

Nello specifico, vengono prese opportunamente in considerazione le operazioni inquadrabili, dapprima, nella prima categoria cosiddetta "aperta", mediante la combinazione di limitazioni, regole operative, requisiti riferibili alle competenze del pilota remoto, nonché requisiti tecnici per gli UAS in modo che l'operatore non abbia necessità di munirsi di autorizzazioni preventive da parte dell'Autorità competente, né tantomeno l'obbligo di presentare dichiarazioni ad hoc.

Ci preme rimarcare che la predetta categoria, come regola generale, include le operazioni condotte da uno UAS con MTOM minore di 25 kg, al di sotto di una altitudine di 120 metri o in VLOS (*visual line of sight*), ovvero sotto costante e diretta osservazione.

Ritroviamo un sintetico schema tabellare riportato nell'"Opinion", ove, nel novero delle subcategorie di UAS, si possono agevolmente distinguere quelle connotate dal simbolo A1 abilitate a volare al di sopra di persone (escluse le riunioni), che potranno essere costruite dai singoli privati (*privately built*) e non dovranno essere soggette alla registrazione (gli unici sottratti a tale obbligo) né al requisito del *geofencing* (*no sharp hedges*), nondimeno trascurando che il



● relativo utilizzatore dovrà ricevere una mera informazione (i.e. per tipologia CO).

● Possiamo menzionare, a seguire, la categoria contraddistinta dalla sigla A1C1 con rispetto ai velivoli dal peso minore di 900 gr. o provvisti di una energia cinetica all’impatto inferiore ad 80 joule, con un limite di velocità di 19 m/s e il cui pilota dovrà seguire un corso e superare un test, entrambi on line.

● Inoltre, per i droni della sottocategoria A2C2, appartenenti alla fascia minore dei 4 kg., vale il limite di altezza massima (*selectable*), accompagnata dalla ulteriore limitazione di volo, ovverosia il mantenimento di una distanza di sicurezza dalle persone estranee alle operazioni.

● Va, altresì, evidenziato che mentre il pilota è esonerato dall’obbligo di ottenere il patentino sussiste comunque la necessità della registrazione dell’operatore e dell’identificazione elettronica (*unique SN for identification*) e di una distanza sicura dalle aree urbane.

● Un cenno meritano, infine, i droni A3, identificabili per il peso massimo fino a 25 kg. e il cui pilota deve ottenere il patentino superando esami per l’accertamento delle competenze teorico-pratiche, con possibilità di volo in corrispondenza di un’area dove ragionevolmente non si preveda, ancora, alcun pericolo per le persone terze non coinvolte nell’operazione.

● Successivamente ci si riferisce alla seconda categoria cosiddetta “specifica”, che contempla la previsione di un sistema che implica la valutazione del rischio condotta dall’operatore UAS prima dell’inizio di ciascuna operazione o di un operatore che rispetta uno scenario standard o, infine, di un operatore in possesso di un certificato attestante taluni “privilegi”. Si aggiunga che, riportandoci nella sfera delle prerogative della Commissione (DG Move), appare interessante registrare il lancio di un’ulteriore, consultazione pubblica (aperta nel periodo 13/aprile - 9 luglio 2018), diretta ad assumere ogni plausibile suggerimento da utilizzare come supporto per l’identificazione non soltanto dei benefici, ma anche delle possibili criticità derivanti dall’uso dei droni e, dunque, prodromica all’avvio dei prossimi interventi da parte della citata istituzione europea.



Sul solco della prassi sinora consolidata al riguardo, è stato approntato un apposito questionario per raccogliere i dati necessari, in ultima analisi, all'elaborazione degli atti "delegati" ed "esecutivi", comprendenti anche le regole di *follow-up* relative alle operazioni di volo effettuate da tale tipologia di velivoli.

Nella nota della Commissione si chiarisce che mentre, per un verso, l'implementazione delle regole generali sarà predisposta in sede unionale, per altro verso, a livello nazionale, spetterà il compito applicativo delle disposizioni di "oversight e di controllo" nonché di ordinaria amministrazione, come ad esempio le decisioni sulle *no-fly zones* o sui requisiti occorrenti alla erogazione della formazione degli operatori.

Alla stregua di queste premesse, è appena il caso di precisare che il Parlamento Europeo attraverso la risoluzione del 18 aprile del 2018, nell'accogliere con favore l'accordo politico raggiunto sull'intero dossier di cui si discute, aveva già esortato la Commissione e gli Stati membri a fornire le risorse finanziarie, materiali e umane adeguate alle nuove competenze rafforzate afferenti, tra l'altro, proprio i compiti di "certificazione" e "registrazione" degli aeromobili senza equipaggio.

Nella sostanza, siamo certi della realizzazione di tale auspicio e che, quindi, il riordino della materia potrà permettere ai paesi europei maggiore flessibilità, disegnando spazi e creando aree all'interno dei singoli territori ove l'impiego dei droni sarebbe risultato, invece, non consentito o limitato in un contesto, per contro, di rapida evoluzione e nel cui ambito l'Unione dovrà giocoforza confrontarsi.

