

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) 2015/2338 DELLA COMMISSIONE

dell'11 dicembre 2015

**che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti per i registratori di volo, i sistemi di localizzazione subacquea e i sistemi di monitoraggio degli aerei**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) È necessario che l'esercizio di determinati aeromobili soddisfi i requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008. In conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 è opportuno che la Commissione adotti le norme di attuazione necessarie a stabilire le condizioni per l'impiego sicuro dell'aeromobile.
- (2) Il fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) mira a fornire elementi per l'inchiesta di sicurezza effettuata dall'autorità investigativa per la sicurezza in caso di incidente o inconveniente. Il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup> stabilisce garanzie pertinenti di protezione relativamente alla divulgazione dei dati del CVR in caso di apertura di un'inchiesta di sicurezza. Con l'introduzione della gestione della sicurezza, si rileva che il CVR può essere utilizzato al di fuori del contesto di un'inchiesta di sicurezza al fine di mantenere o migliorare la sicurezza. Occorre quindi modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>(3)</sup> al fine di rendere più severe le condizioni che mirano a prevenire efficacemente l'uso e la divulgazione impropri delle registrazioni del CVR.
- (3) Allo scopo di migliorare le prestazioni complessive dei registratori di volo e di facilitare il recupero di un aeromobile e dei suoi registratori di volo dopo un incidente avvenuto sopra uno specchio d'acqua, l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha proposto vari miglioramenti all'attuale requisito di sicurezza. Tali miglioramenti comprendono l'abbandono di tecnologie di registrazione obsolete quali nastri e fili magnetici, l'estensione della durata minima di registrazione del CVR, nonché l'estensione del tempo di trasmissione del dispositivo di localizzazione subacquea dei registratori di volo e la dotazione di un dispositivo di localizzazione subacquea con portata di rilevazione molto estesa nei velivoli che effettuano voli prolungati sopra specchi d'acqua. È quindi opportuno modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per tener conto di detti miglioramenti di sicurezza.
- (4) È necessario prendere in considerazione la scomparsa del volo MH 370 l'8 marzo 2014 e le raccomandazioni formulate nella riunione multidisciplinare dell'ICAO del 12-13 maggio 2014 sul monitoraggio globale. È opportuno che la posizione degli aeromobili di trasporto pubblico sia nota in ogni momento, anche in luoghi remoti, al fine di agevolare la localizzazione dell'aeromobile in caso di comportamento anomalo, di emergenza o di incidente. Ove possibile, è auspicabile che i meccanismi di monitoraggio degli aerei siano in grado di funzionare anche in caso di interruzione della normale alimentazione elettrica a bordo e non possano essere

<sup>(1)</sup> GU L 79 del 13.3.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 965/2012, 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).

disattivati durante il volo. Di conseguenza, occorre modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 al fine di includere requisiti supplementari relativi ai mezzi di monitoraggio degli aeromobili su scala globale, anche sugli oceani e in zone remote.

- (5) In conformità alla proposta del gruppo sui registratori di volo (FLIRECP) dell'ICAO riguardo alla presenza di CVR a maggior durata di registrazione nei velivoli di grandi dimensioni, è opportuno prevedere l'introduzione di CVR con una durata di registrazione di 25 ore a bordo degli aeromobili fabbricati dopo il 1° gennaio 2021 aventi una massa massima certificata al decollo superiore a 27 000 kg.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento riguardano 13 raccomandazioni formulate dalle autorità investigative per la sicurezza <sup>(1)</sup> al fine di intensificare la sicurezza facilitando il recupero di informazioni utili per le inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile europea e migliorando le prestazioni e l'utilizzo pratico dei registratori di volo, nonché la localizzazione degli aeromobili dopo un incidente avvenuto sopra uno specchio d'acqua.
- (7) Le misure previste nel presente regolamento si basano sul parere n. 01/2014 <sup>(2)</sup> rilasciato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (8) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

L'allegato I (definizioni), l'allegato IV (parte CAT), l'allegato VI (parte NCC) e l'allegato VIII (parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012 sono modificati in conformità all'allegato del presente regolamento.

#### *Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 2015

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> Riferimenti AESA delle 13 raccomandazioni in materia di sicurezza: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 di Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 e FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

<sup>(2)</sup> Parere 01/2014 del 5 maggio 2014 dell'AESA relativo alla modifica di requisiti per registratori di volo e dispositivi di localizzazione subacquea.

## ALLEGATO

1. Nell'allegato I del regolamento (UE) n. 965/2012 sono inseriti i punti seguenti:

«8 bis) "monitoraggio degli aerei": un processo a terra che mantiene e aggiorna, a intervalli predeterminati, un registro di posizione quadridimensionale del singolo aeromobile in volo;

8 ter) "sistema di monitoraggio degli aeromobili": un sistema che si avvale del monitoraggio degli aeromobili in volo per individuare comportamenti di volo anomali e allertare in merito».

2. L'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

a) Al punto CAT.GEN.MPA.105, lettera a), il punto 10 è sostituito dal seguente:

«10) si assicura che:

i) i registratori di volo non vengano disattivati o spenti durante il volo;

ii) in caso di evento diverso da un incidente o da un inconveniente grave soggetto a obbligo di notifica in conformità del punto ORO.GEN.160, lettera a), le registrazioni dei registratori di volo non vengano cancellate intenzionalmente; e

iii) nel caso di un incidente o di un inconveniente grave, oppure qualora l'autorità inquirente ordini la conservazione delle registrazioni dei registratori di volo:

A) le registrazioni non vengano cancellate intenzionalmente;

B) i registratori di volo siano disattivati immediatamente al termine del volo; e

C) si adottino misure precauzionali volte a conservare i dati registrati prima di evacuare la cabina di pilotaggio.».

b) Il punto CAT.GEN.MPA.195 è così modificato:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

**«CAT.GEN.MPA.195 Trattamento delle registrazioni dei registratori di volo: conservazione, consegna, protezione e utilizzo».**

ii) La lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) A seguito di un incidente, di un inconveniente grave o di un evento individuato dall'autorità inquirente, l'operatore di un aeromobile deve conservare le registrazioni originali pertinenti per un periodo di 60 giorni o fino a diverse disposizioni dell'autorità inquirente.».

iii) La lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) fatto salvo il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

1) salvo quando sia necessario per assicurare la funzionalità del CVR, le registrazioni del CVR non devono essere divulgate o utilizzate a meno che:

i) sia vigente una procedura relativa al trattamento delle registrazioni CVR e della loro trascrizione;

ii) tutti i membri dell'equipaggio e il personale di manutenzione interessato abbiano dato il loro assenso preventivo; e

iii) i dati siano utilizzati unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza.

1 bis) allorché la registrazione del CVR è ispezionata per assicurare la funzionalità del CVR stesso, l'operatore deve garantire la riservatezza della registrazione, la quale non può essere divulgata o utilizzata a fini diversi dal mantenimento della funzionalità del CVR.

- 2) Le registrazioni dei FDR o delle comunicazioni di dati possono essere usate soltanto per scopi diversi da quelli di indagine su un incidente o un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, se:
  - i) vengono utilizzati dall'operatore unicamente per scopi inerenti l'aeronavigabilità o la manutenzione; o
  - ii) sono rese anonime; o
  - iii) vengono rese note seguendo delle procedure di sicurezza.

(\*) Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).».

c) È inserito il seguente punto CAT.GEN.MPA.205:

**«CAT.GEN.MPA.205 Sistema di monitoraggio degli aeromobili — Velivoli**

- a) Entro e non oltre il 16 dicembre 2018, l'operatore deve istituire e mantenere, nell'ambito del sistema che gli permette di esercitare il controllo operativo dei voli, un sistema di monitoraggio degli aeromobili comprendente i voli conformi al disposto della lettera b) se effettuati con i seguenti velivoli:
  - 1) velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg, aventi una MOPSC superiore a 19 e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 16 dicembre 2018, dotati della capacità di fornire una posizione aggiuntiva al transponder del radar secondario di sorveglianza;
  - 2) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg, aventi una MOPSC superiore a 19 e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 16 dicembre 2018;
  - 3) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 45 500 kg e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 16 dicembre 2018.
- b) i voli sono monitorati dall'operatore dal decollo all'atterraggio, salvo se la rotta prevista e le deviazioni previste sono interamente comprese in blocchi di spazio aereo in cui:
  - 1) è ordinariamente attivo un servizio di sorveglianza ATS supportato da sistemi di sorveglianza ATC che localizzano l'aeromobile a intervalli di tempo sufficientemente brevi; e
  - 2) l'operatore ha trasmesso le necessarie informazioni di contatto a competenti fornitori di servizi di navigazione aerea.».

d) È inserito il seguente punto CAT.GEN.MPA.210:

**«CAT.GEN.MPA.210 Localizzazione di aeromobili in difficoltà — Velivoli**

I seguenti velivoli sono dotati di mezzi solidi e automatici per determinare con esattezza, a seguito di un incidente che abbia recato gravi danni al velivolo, l'ubicazione del punto di fine volo:

- 1) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg, aventi una MOPSC superiore a 19 e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2021; e
- 2) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 45 500 kg e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2021.».

e) Al punto CAT.IDE.A.185, le lettere da b) a h) sono sostituite dalle seguenti:

- «b) Fino al 31 dicembre 2018 il CVR deve essere in grado di conservare in memoria le informazioni registrate almeno:
  - 1) nelle ultime due ore di funzionamento nel caso di velivoli di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998;
  - 2) negli ultimi 30 minuti nel caso di velivoli di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato prima del 1° aprile 1998; oppure

- 3) negli ultimi 30 minuti nel caso di velivoli di cui alla lettera a), punto 2.
- c) Entro e non oltre il 1° gennaio 2019 il CVR deve poter conservare in memoria le informazioni registrate almeno:
- 1) nelle ultime 25 ore nel caso di velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2021; oppure
  - 2) nelle ultime 2 ore in tutti gli altri casi.
- d) Entro e non oltre il 1° gennaio 2019 il CVR deve poter registrare i dati con mezzi diversi da quelli a nastri magnetici o fili.
- e) Il CVR deve registrare, con riferimento a una scala del tempo:
- 1) le comunicazioni radio trasmesse o ricevute dalla cabina di pilotaggio;
  - 2) le comunicazioni vocali dei membri d'equipaggio di condotta effettuate tramite il sistema interfonico e il sistema di avviso ai passeggeri, se installato;
  - 3) l'ambiente sonoro della cabina di pilotaggio, inclusi, senza interruzione:
    - i) per i velivoli il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° aprile 1998, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono con cui è equipaggiata la cuffia o la maschera in uso;
    - ii) per i velivoli di cui alla lettera a), punto 2, e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° aprile 1998, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono con cui è equipaggiata la cuffia o la maschera, se fattibile;
  - 4) la voce o i segnali acustici che identificano gli aiuti alla navigazione o all'avvicinamento inviati in una cuffia o in un altoparlante.
- f) Il CVR deve iniziare a registrare prima che il velivolo si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando il velivolo non è più in grado di muoversi con i propri mezzi. Inoltre, per i velivoli il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998, il CVR deve iniziare automaticamente a registrare prima che il velivolo si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando il velivolo non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.
- g) In aggiunta alla lettera f), a seconda della disponibilità di energia elettrica, il CVR deve iniziare a registrare il più presto possibile durante i controlli di cabina prima dell'accensione dei motori all'inizio del volo fino ai controlli di cabina subito dopo lo spegnimento dei motori alla fine del volo, nel caso di:
- 1) velivoli di cui alla lettera a), punto 1, il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° aprile 1998; oppure
  - 2) velivoli di cui alla lettera a), punto 2.
- h) Se il CVR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 16 giugno 2018, tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il CVR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
- f) Al punto CAT.IDE.A.190, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- «e) Se il FDR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 16 giugno 2018, tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il FDR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
- g) Al punto CAT.IDE.A.195, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
- «d) Se il registratore non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 16 giugno 2018, tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il registratore è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

h) Il punto CAT.IDE.A.280 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I velivoli con una MPOSC superiore a 19 devono essere dotati di almeno:

- 1) due ELT, uno dei quali deve essere automatico, oppure un ELT e un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui al punto CAT.GEN.MPA.210, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° luglio 2008; o
- 2) un ELT automatico, due ELT di qualunque tipo o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui al punto CAT.GEN.MPA.210, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008.».

ii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) I velivoli con una MPOSC inferiore o uguale a 19 devono essere dotati di almeno:

- 1) un ELT automatico o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui al punto CAT.GEN.MPA.210, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° luglio 2008; o
- 2) un ELT di qualunque tipo o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui al punto CAT.GEN.MPA.210, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008.».

i) Al punto CAT.IDE.A.285 è inserita la seguente lettera:

«f) Entro e non oltre il 1° gennaio 2019 i velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg e aventi una MOPSC superiore a 19 e tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 45 500 kg devono essere dotati di un dispositivo sottomarino di localizzazione saldamente fissato, funzionante alla frequenza di  $8,8 \text{ kHz} \pm 1 \text{ kHz}$ , a meno che:

- 1) il velivolo sia impiegato su rotte che non si discostano, in nessun punto, più di 180 NM dalla costa; oppure
- 2) il velivolo sia dotato di mezzi solidi e automatici per determinare con esattezza, a seguito di un incidente che abbia recato gravi danni al velivolo, l'ubicazione del punto di fine volo.».

j) Al punto CAT.IDE.H.185, le lettere da c) a f) sono sostituite dalle seguenti:

«c) Entro e non oltre il 1° gennaio 2019, il CVR deve registrare i dati con mezzi diversi da quelli a nastri magnetici o fili.

d) Il CVR deve registrare, con riferimento a una scala del tempo:

- 1) le comunicazioni radio trasmesse o ricevute dalla cabina di pilotaggio;
- 2) le comunicazioni vocali dei membri d'equipaggio di condotta effettuate tramite il sistema interfonico e il sistema di avviso ai passeggeri, se installato;
- 3) l'ambiente sonoro della cabina di pilotaggio, inclusi, senza interruzione:
  - i) per gli elicotteri il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° agosto 1999, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono dell'equipaggio;
  - ii) per gli elicotteri il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta prima del 1° agosto 1999, i segnali acustici ricevuti da ciascun microfono dell'equipaggio, se fattibile;
- 4) la voce o i segnali acustici che identificano gli aiuti alla navigazione o all'avvicinamento inviati in una cuffia o in un altoparlante.

e) Il CVR deve iniziare a registrare prima che l'elicottero si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando l'elicottero non è più in grado di muoversi con i propri mezzi.

- f) In aggiunta alla lettera e), per gli elicotteri di cui alla lettera a), punto 2, il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1° agosto 1999:
- 1) il CVR deve iniziare a registrare automaticamente prima che l'elicottero si muova con i propri mezzi e deve continuare a registrare fino al termine del volo quando l'elicottero non è più in grado di muoversi con i propri mezzi; e
  - 2) a seconda della disponibilità di energia elettrica, il CVR deve iniziare a registrare il più presto possibile durante i controlli di cabina prima dell'accensione dei motori all'inizio del volo fino ai controlli di cabina subito dopo lo spegnimento dei motori alla fine del volo.
- g) Se il CVR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il CVR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
- k) Al punto CAT.IDE.H.190, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- «e) Se il FDR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il FDR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
- l) Al punto CAT.IDE.H.195, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
- «d) Se il registratore non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il registratore è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
3. L'allegato VI del regolamento (UE) n. 965/2012 è modificato come segue:
- a) Al punto NCC.GEN.106, lettera a), il punto 9 è sostituito dal seguente:
- «9) assicurare che:
- i) i registratori di volo non vengano scollegati o spenti durante il volo;
  - ii) in caso di evento diverso da un incidente o da un inconveniente grave soggetto a obbligo di notifica in conformità al punto ORO.GEN.160, lettera a), le registrazioni dei registratori di volo non vengano cancellate intenzionalmente; e
  - iii) nel caso di un incidente o di un inconveniente grave, oppure qualora l'autorità inquirente ordini la conservazione delle registrazioni dei registratori di volo:
    - A) le registrazioni non vengano cancellate intenzionalmente;
    - B) i registratori di volo siano disattivati immediatamente al termine del volo; e
    - C) si adottino misure precauzionali volte a conservare le registrazioni dei registratori di volo prima di evacuare la cabina di pilotaggio.».
- b) Il punto NCO.GEN.145 è così modificato:
- i) il titolo è sostituito dal seguente:

**«NCC.GEN.145 Trattamento delle registrazioni dei registratori di volo: conservazione, consegna, protezione e utilizzo».**
  - ii) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) A seguito di un incidente, di un inconveniente grave o di un evento individuato dall'autorità inquirente, l'operatore di un aeromobile deve conservare le registrazioni originali pertinenti per un periodo di 60 giorni o fino a diversa disposizione dell'autorità inquirente.».

- iii) La lettera f) è sostituita dalla seguente:
- «f) fatto salvo il regolamento (UE) n. 996/2010:
- 1) salvo quando sia necessario per assicurare la funzionalità del CVR, le registrazioni del CVR non devono essere divulgate o utilizzate a meno che:
    - i) sia vigente una procedura relativa al trattamento delle registrazioni CVR e della loro trascrizione;
    - ii) tutti i membri dell'equipaggio e il personale di manutenzione interessato abbiano dato il loro assenso preventivo; e
    - iii) i dati siano utilizzati unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza.
  - 1 bis) Allorché la registrazione del CVR è ispezionata per assicurare la funzionalità del CVR stesso, l'operatore deve garantire la riservatezza della registrazione, la quale non può essere divulgata o utilizzata a fini diversi dal mantenimento della funzionalità del CVR.
  - 2) le registrazioni dei FDR o comunicazioni di dati possono essere usate per scopi diversi da quelli investigativi di un incidente o di un inconveniente soggetto a obbligo di notifica, soltanto se:
    - i) vengono utilizzate dall'operatore unicamente per scopi inerenti l'aeronavigabilità o la manutenzione;
    - ii) sono rese anonime; o
    - iii) vengono divulgate in condizioni di riservatezza.».
- c) Il punto NCC.IDE.A.160 è così modificato:
- i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Il CVR deve essere in grado di conservare in memoria informazioni registrate almeno:

    - 1) nelle ultime 25 ore nel caso di velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2021; oppure
    - 2) nelle ultime 2 ore in tutti gli altri casi.».
  - ii) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) Se il CVR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il CVR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
- d) Al punto NCC.IDE.A.165, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- «e) Se il FDR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il FDR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».
- e) Al punto NCC.IDE.A.215, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I velivoli devono essere equipaggiati con:
- 1) un ELT di qualsiasi tipo o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui al punto CAT.GEN.MPA.210 dell'allegato IV (parte CAT) del regolamento (UE) n. 965/2012, se il certificato di navigabilità individuale è stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008;
  - 2) un ELT automatico o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui al punto CAT.GEN.MPA.210 dell'allegato IV (parte CAT) del regolamento (UE) n. 965/2012, se il certificato di navigabilità individuale è stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° luglio 2008.».

f) Al punto NCC.IDE.A.170, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Se il registratore non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il registratore è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

g) Al punto NCC.IDE.H.160, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) Se il CVR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il CVR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

h) Al punto NCC.IDE.H.165, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Se il FDR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il FDR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

i) Al punto NCC.IDE.H.170, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Se il registratore non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il registratore è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

4. L'allegato VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 è modificato come segue:

a) Al punto SPO.GEN.107, lettera a), il punto 9 è sostituito dal seguente:

«9) assicurare che:

i) i registratori di volo non vengano scollegati o spenti durante il volo;

ii) in caso di evento diverso da un incidente o da un inconveniente grave soggetto a obbligo di notifica in conformità del punto ORO.GEN.160, lettera a), le registrazioni dei registratori di volo non vengano cancellate intenzionalmente; e

iii) nel caso di un incidente o di un inconveniente grave, oppure qualora l'autorità inquirente ordini la conservazione delle registrazioni dei registratori di volo:

A) le registrazioni non vengano cancellate intenzionalmente;

B) i registratori di volo siano disattivati immediatamente al termine del volo; e

C) si adottino misure precauzionali volte a conservare i dati registrati prima di evacuare la cabina di pilotaggio.».

b) Il punto SPO.GEN.145 è così modificato:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

**«SPO.GEN. 145 Trattamento delle registrazioni dei registratori di volo: conservazione, consegna, protezione e utilizzo — Operazioni con aeromobili complessi a motore»**

ii) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) A seguito di un incidente, di un inconveniente grave o di un evento individuato dall'autorità inquirente, l'operatore di un aeromobile deve conservare le registrazioni originali pertinenti per un periodo di 60 giorni o fino a diversa disposizione dell'autorità inquirente.».

iii) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) “fatto salvo il regolamento (UE) n. 996/2010 e salvo per assicurare la funzionalità del CVR, le registrazioni del CVR non devono essere divulgate o utilizzate a meno che:

- i) sia vigente una procedura relativa al trattamento delle registrazioni CVR e della loro trascrizione;
- ii) tutti i membri dell'equipaggio e il personale di manutenzione interessato abbiano dato il loro assenso preventivo; e
- iii) i dati siano utilizzati unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza.”.

Allorché la registrazione del CVR è ispezionata per assicurare la funzionalità del CVR stesso, l'operatore deve garantire la riservatezza della registrazione, la quale non può essere divulgata o utilizzata a fini diversi dal mantenimento della funzionalità del CVR.».

c) Il punto SPO.IDE.A.140 è così modificato:

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Il CVR deve essere in grado di conservare in memoria informazioni registrate almeno:

- 1) nelle ultime 25 ore nel caso di velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2021; oppure
- 2) nelle ultime 2 ore in tutti gli altri casi.».

ii) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) Se il CVR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il CVR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

d) Al punto SPO.IDE.A.145, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Se il FDR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il FDR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

e) Al punto SPO.IDE.A.150, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Se il registratore non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il registratore è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

f) Al punto SPO.IDE.A.190, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I velivoli devono essere equipaggiati con:

- 1) un ELT di qualsiasi tipo o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui all'allegato IV (parte CAT), punto CAT.GEN.MPA.210, del regolamento (UE) n. 965/2012, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° luglio 2008;
- 2) un ELT automatico o un mezzo di localizzazione dell'aeromobile conforme al requisito di cui all'allegato IV (parte CAT), punto CAT.GEN.MPA.210, del regolamento (UE) n. 965/2012, nel caso di velivoli il cui certificato di navigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° luglio 2008;
- 3) un ELT di sopravvivenza [ELT(S)] o un localizzatore personale satellitare (PLB), trasportato da un membro dell'equipaggio o da uno specialista, nel caso di velivoli certificati per una configurazione massima di sedili passeggeri uguale o inferiore a sei.».

g) Al punto SPO.IDE.H.140, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) Se il CVR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il CVR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

h) Al punto SPO.IDE.H.145, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Se il FDR non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il FDR è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

i) Al punto SPO.IDE.H.150, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Se il registratore non è dispiegabile, deve essere dotato di un dispositivo che ne faciliti la localizzazione subacquea. Entro e non oltre il 1° gennaio 2020 tale dispositivo deve avere una durata minima di trasmissione sottomarina di 90 giorni. Se il registratore è dispiegabile, deve avere un trasmettitore localizzatore di emergenza automatico.».

---