

REGOLAMENTO (UE) 2015/140 DELLA COMMISSIONE**del 29 gennaio 2015****recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda la cabina di pilotaggio sterile, nonché rettifica dello stesso regolamento**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Gli operatori e il personale responsabili dell'esercizio di determinati aeromobili devono soddisfare i requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV, punto 8.b, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione⁽²⁾ stabilisce le condizioni per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile.
- (3) Per prevenire i rischi connessi a potenziali errori causati da perturbazioni o distrazioni dell'equipaggio di volo durante talune fasi di volo, è opportuno disporre che gli operatori si astengano dal prescrivere ai membri dell'equipaggio di svolgere attività diverse da quelle richieste dall'impiego sicuro dell'aeromobile.
- (4) Il regolamento (UE) n. 968/2012 limita il numero di persone che possono essere trasportate a bordo dell'aeromobile durante operazioni specializzate. Tale limite non appare tuttavia giustificato da ragioni di sicurezza. È quindi opportuno modificare l'articolo 5, paragrafo 7, di tale regolamento.
- (5) Il regolamento (UE) n. 71/2014 della Commissione⁽³⁾ ha inserito l'articolo 9 bis nel regolamento (CE) n. 965/2012. Il regolamento (UE) n. 83/2014 della Commissione⁽⁴⁾ ha successivamente inserito nel medesimo regolamento un articolo recante lo stesso numero, che tuttavia avrebbe dovuto essere contraddistinto con il numero 9 ter. A fini di chiarezza e certezza giuridica è opportuno sostituire e numerare correttamente l'articolo 9 bis inserito dal regolamento (UE) n. 83/2014.
- (6) Per ragioni di certezza giuridica e a fini di coerenza con la terminologia impiegata nel regolamento (CE) n. 216/2008, è necessario rettificare, in talune versioni linguistiche, i termini usati nel regolamento (UE) n. 965/2012.
- (7) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 965/2012.
- (8) Le misure previste dal presente regolamento si basano sul parere⁽⁵⁾ espresso dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea 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 istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

⁽¹⁾ GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ 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 (GUL 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 71/2014 della Commissione, del 27 gennaio 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 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 (GUL 23 del 28.1.2014, pag. 27).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 83/2014 della Commissione, del 29 gennaio 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 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 (GUL 28 del 31.1.2014, pag. 17).

⁽⁵⁾ Parere n. 05/2013, del 10 giugno 2013, dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea ai fini di un regolamento della Commissione recante norme di attuazione per le procedure in cabina di pilotaggio sterile.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è modificato nel modo seguente:

1) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli operatori di velivoli e elicotteri non complessi, nonché di palloni e alianti, che effettuano operazioni non commerciali, incluse operazioni non commerciali specializzate, devono utilizzare l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.»;

b) nel paragrafo 5, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) altri velivoli ed elicotteri nonché palloni e alianti in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.»;

c) nel paragrafo 7, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

«Esclusi i membri dell'equipaggio, non possono essere trasportate a bordo persone diverse da quelle indispensabili per la missione.»;

2) l'articolo 6 è così modificato:

a) nel paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«2. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1, l'esercizio dei velivoli rientranti tra gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008 avviene a norma della decisione C(2009) 7633 della Commissione, del 14 ottobre 2009, quando vengono utilizzati in operazioni CAT.»;

b) nel paragrafo 4 bis, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«4 bis. In deroga all'articolo 5, paragrafi 1 e 6, le seguenti operazioni con velivoli ed elicotteri non complessi nonché palloni e alianti possono essere condotte in conformità all'allegato VII.»;

3) l'articolo 9 bis, quale inserito dal regolamento (CE) n. 83/2014, è sostituito dal seguente:

«Articolo 9 ter

Esame

L'Agenzia effettua un esame continuo dell'efficacia delle disposizioni concernenti i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo contenuti negli allegati II e III. Entro il 18 febbraio 2019 l'Agenzia presenta una prima relazione sui risultati di tale esame.

L'esame presuppone competenze scientifiche e si basa sui dati operativi raccolti, con l'assistenza degli Stati membri, nel lungo termine successivamente alla data di applicazione del presente regolamento.

L'esame valuta quanto meno l'impatto dei seguenti fattori sullo stato di attenzione dell'equipaggio:

a) tempi di servizio superiori a 13 ore nell'orario più favorevole del giorno;

b) tempi di servizio superiori a 10 ore nell'orario meno favorevole del giorno;

c) tempi di servizio superiori a 11 ore per i membri dell'equipaggio in uno stato di acclimatazione sconosciuto;

d) tempi di servizio che includono un numero elevato di tratte (più di 6);

- e) servizi a chiamata come “standby” o riserva seguiti da servizi di volo; e
 - f) orari irregolari.»;
- 4) gli allegati I, III, IV, VI e VIII sono modificati in conformità all'allegato I del presente regolamento.

Article 2

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è rettificato nel modo seguente:

- 1) (non riguarda la versione italiana);
- 2) gli allegati II, III, IV, VII e VIII sono rettificati in conformità all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

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

Il punto 3 dell'articolo 1 si applica tuttavia dal 18 febbraio 2016.

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

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

Gli allegati I, III, IV, VI e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono modificati nel modo seguente:

- 1) nell'allegato I è inserito il seguente punto 109 bis:

«109 bis) “cabina di pilotaggio sterile”: il periodo di tempo in cui i membri dell'equipaggio non sono disturbati o distratti, tranne che per questioni essenziali al funzionamento sicuro dell'aeromobile o alla sicurezza degli occupanti;»
 - 2) l'allegato III (Parte ORO):
 - a) nella norma ORO.GEN.110, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) L'operatore stabilisce le procedure e le istruzioni per l'impiego in sicurezza di ciascun tipo di aeromobile, inclusi i compiti e le responsabilità del personale di terra e dei membri dell'equipaggio per tutti i tipi di operazioni a terra e in volo. Tali procedure e istruzioni non possono prescrivere che, durante le fasi critiche del volo, i membri dell'equipaggio svolgano attività diverse da quelle previste per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile. Devono essere incluse anche le procedure e le istruzioni per la cabina di pilotaggio sterile.»
 - b) nella norma ORO.MLR.105, la lettera a), è sostituita dalla seguente:

«a) Viene stabilita una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), come precisato al punto 8.a.3 dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, basata sulla corrispondente lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL), definita nei dati stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012. Se non è stata stabilita una MMEL nell'ambito dei dati di idoneità operativa, la MEL può basarsi sulla pertinente MMEL ammessa dallo Stato dell'operatore o del registro, a seconda dei casi.»
 - (3) nell'allegato IV (Parte CAT) è inserita la seguente norma:

«CAT.GEN.MPA.124 Rullaggio dell'aeromobile

L'operatore stabilisce le procedure per il rullaggio dell'aeromobile al fine di garantirne l'impiego in sicurezza e potenziare la sicurezza della pista.»
 - (4) nell'allegato VI (Parte NCC) è inserita la seguente norma:

«NCC.GEN. 119 Rullaggio dell'aeromobile

L'operatore stabilisce le procedure per il rullaggio al fine di garantirne l'impiego in sicurezza e potenziare la sicurezza della pista.»
 - (5) nell'allegato VIII, è inserita la seguente norma:

«SPO.GEN.119 Rullaggio dell'aeromobile

L'operatore stabilisce le procedure per il rullaggio dell'aeromobile al fine di garantirne l'impiego in sicurezza e potenziare la sicurezza della pista.»
-

ALLEGATO II

Gli allegati II, III, IV, VII e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono rettificati nel modo seguente:

1) nell'allegato II:

a) nella norma ARO.GEN.220, lettera a), il punto 8) è sostituito dal seguente:

«8) sorveglianza, da parte di operatori non commerciali, delle operazioni d'aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi;»

b) nella norma ARO.GEN.300, lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) l'effettivo adempimento dei requisiti applicabili da parte degli operatori non commerciali d'aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi; nonché;»

2) nell'allegato III:

a) nella norma ORO.GEN.110, lettera k), il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) elicotteri non complessi, monomotore, con una MOPSC inferiore o uguale a 5,»;

b) (non riguarda la versione italiana);

c) (non riguarda la versione italiana);

d) (non riguarda la versione italiana);

e) (non riguarda la versione italiana);

3) nell'allegato IV:

a) nella norma CAT.GEN.MPA.180, lettera b), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«b) In deroga alle disposizioni della lettera a), per le operazioni in condizioni di volo a vista (VFR) diurne con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi, che decollano e atterrano dallo stesso aeroporto o sito operativo entro 24 ore, o che restano in una zona locale specificata nel manuale delle operazioni, i seguenti documenti e informazioni possono essere invece lasciati all'aeroporto o sito operativo.»;

b) nella norma CAT.OP.MPA.100, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) le operazioni VFR di giorno di velivoli non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi;»

c) nella norma CAT.OP.MPA.105, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) velivoli non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi; e»

d) nella norma CAT.OP.MPA.130, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Eccetto che per le operazioni VFR di velivoli non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi, l'operatore stabilisce delle procedure operative di partenza e di arrivo/avvicinamento per ogni tipo di velivolo tenendo conto della necessità di minimizzare l'effetto del rumore dell'aeromobile.»;

e) nella norma CAT.OP.MPA.135, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Le disposizioni della lettera a), punto 1, non si applicano alle operazioni VFR di giorno di aeromobili non rientranti nella definizione di aeromobili a motore complessi, su voli che partono e arrivano allo stesso aeroporto o sito operativo.»;

f) (non riguarda la versione italiana);

4) nell'allegato VII:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«OPERAZIONI CON AEROMOBILI NON RIENTRANTI TRA GLI AEROMOBILI A MOTORE COMPLESSI;»

b) la norma NCO.SPEC.100 è sostituita dalla seguente:

«NCO.SPEC.100

Il presente capo stabilisce i requisiti specifici che un pilota in comando deve rispettare nello svolgimento di operazioni non commerciali specializzate con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi.»;

5) nell'allegato VIII:

a) nella norma SPO.GEN.005, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) In deroga alla lettera a), le operazioni non commerciali specializzate effettuate con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi devono essere conformi all'allegato VII (Parte NCO).»;

b) nella norma SPO.GEN.005, lettera c), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«c) In deroga alla lettera a), le seguenti operazioni con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi possono essere condotte in conformità all'allegato VII (Parte NCO).»;

c) (non riguarda la versione italiana);

d) (non riguarda la versione italiana);

e) (non riguarda la versione italiana).
