

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1975 DELLA COMMISSIONE****del 14 dicembre 2018****che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti per le operazioni di volo di alianti e le electronic flight bag**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 31,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(2)</sup> stabilisce le condizioni di sicurezza di vari tipi di operazioni di volo effettuate con diverse categorie di aeromobili, comprese le operazioni con alianti.
- (2) Gli operatori coinvolti nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139 sono tenuti a soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato V di detto regolamento.
- (3) Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione <sup>(3)</sup> stabilisce regole specifiche per l'impiego di alianti. A decorrere dalla data di applicazione di tale regolamento, le operazioni effettuate con alianti non dovrebbero più essere soggette alle norme generali relative alle operazioni di volo di cui al regolamento (UE) n. 965/2012. Le norme in materia di sorveglianza delle operazioni di volo da parte delle autorità competenti degli Stati membri, di cui all'articolo 3 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 965/2012, dovrebbero tuttavia continuare ad applicarsi alle operazioni di volo con alianti, poiché tali requisiti non riguardano specificamente una particolare attività di volo ma si applicano in modo trasversale a tutte le attività di questo tipo.
- (4) Il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe pertanto essere modificato di conseguenza, al fine di tenere conto delle nuove norme applicabili alle operazioni con alianti e di chiarire quali disposizioni di detto regolamento continuano ad applicarsi alle operazioni con alianti.
- (5) In considerazione della stretta correlazione tra le disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 e del presente regolamento, la rispettiva data di applicazione dovrebbe essere allineata.
- (6) Nel 2014 l'ICAO ha introdotto nell'allegato 6, parti I e III, sezione II, alcune disposizioni per l'uso delle electronic flight bag (EFB) per le operazioni commerciali di trasporto aereo. Tali disposizioni contengono requisiti generici per l'uso delle EFB nonché un requisito di approvazione operativa per l'uso di applicazioni EFB per l'esercizio in sicurezza di aeromobili. È pertanto necessario allineare il regolamento (UE) n. 965/2012 alle disposizioni dell'ICAO introducendo una nuova regola che comprenda requisiti generici per l'uso delle EFB per le operazioni commerciali di trasporto aereo e nuove disposizioni a sostegno di un'approvazione operativa per l'uso di applicazioni EFB la cui condizione di avaria è classificata al massimo come «minore».
- (7) Nel 2014 l'ICAO ha introdotto inoltre nell'allegato 6, parti II e III, sezione III, alcune disposizioni per l'uso delle EFB nell'aviazione generale. Tali disposizioni contengono requisiti generici per l'uso delle EFB nonché il requisito, rivolto agli Stati contraenti, di stabilire criteri per l'uso delle applicazioni EFB per l'esercizio in sicurezza di aeromobili. È pertanto necessario allineare il regolamento (UE) n. 965/2012 alle disposizioni dell'ICAO introducendo, per le operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi e per le operazioni non

<sup>(1)</sup> GUL 212 del 22.8.2018, pag. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 (cfr. pag. 64 della presente Gazzetta ufficiale).

commerciali specializzate con aeromobili a motore complessi, nuove regole che comprendano requisiti generici per l'uso delle EFB e requisiti per l'uso di applicazioni EFB la cui condizione di avaria è classificata al massimo come «minore». Il presente regolamento modifica inoltre il regolamento (UE) n. 965/2012 in quanto allinea i requisiti per i dispositivi elettronici portatili nelle operazioni non commerciali con aeromobili a motore non complessi alle disposizioni generiche dell'ICAO per gli equipaggiamenti EFB.

- (8) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato alcuni progetti di norme di attuazione connesse alle norme specifiche per l'impiego di alianti e li ha presentati in forma di parere <sup>(1)</sup> alla Commissione, in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (9) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato alcuni progetti di norme di attuazione connesse alle norme specifiche per l'uso delle EFB e li ha presentati in forma di parere <sup>(2)</sup> alla Commissione, in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

### Modifiche del regolamento (UE) n. 965/2012

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

(1) l'articolo 1 è così modificato:

a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative alle operazioni di volo effettuate con velivoli ed elicotteri, tra cui le ispezioni di rampa di aeromobili di operatori che si trovano sotto la sorveglianza in materia di sicurezza di un altro Stato membro, quando atterrano in aeroporti situati nel territorio soggetto alle disposizioni dei trattati.

2. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme dettagliate sulle condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca di certificati di operatori di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139, tranne che per i palloni e gli alianti, impegnati in operazioni commerciali di trasporto aereo, sui privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati, nonché sulle condizioni in base alle quali le operazioni sono proibite, limitate o subordinate a determinate condizioni nell'interesse della sicurezza.

3. Il presente regolamento stabilisce altresì norme dettagliate sulle condizioni e le procedure per la dichiarazione che devono presentare gli operatori che effettuano operazioni commerciali specializzate con velivoli ed elicotteri oppure operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi, comprese le operazioni non commerciali specializzate con aeromobili a motore complessi, riguardo alla loro capacità e alla disponibilità dei mezzi per ottemperare alle loro responsabilità relative all'esercizio di aeromobili, nonché per la sorveglianza di tali operatori.»

b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo con palloni e alianti. Per le operazioni di volo con palloni, ad esclusione dei palloni a gas frenati, e con alianti, si applicano tuttavia i requisiti in materia di sorveglianza di cui all'articolo 3.»

(2) l'articolo 2 è così modificato:

a) i punti 1), 1 bis) e 1 ter) sono sostituiti dai seguenti:

«1) «velivolo», un aeromobile a motore, ad ala fissa, più pesante dell'aria, sostenuto in volo dalla reazione dinamica dell'aria sulle ali;

1 bis) «elicottero», un aeromobile più pesante dell'aria, sostenuto in volo principalmente dalla reazione dell'aria su uno o più rotori moto-propulsi su un asse sostanzialmente verticale;

1 ter) «pallone», un aeromobile con equipaggio, più leggero dell'aria, sprovvisto di motore e sostenuto in volo mediante l'uso di un gas più leggero dell'aria o di aria scaldata da un bruciatore a bordo, compresi i palloni a gas, i palloni ad aria calda, i palloni misti e, sebbene a motore, i dirigibili ad aria calda;»

<sup>(1)</sup> Parere n. 07/2017 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 23 agosto 2017, riguardante un progetto di regolamento della Commissione sulla revisione delle regole operative per gli alianti.

<sup>(2)</sup> Parere n. 10/2017 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 18 dicembre 2017, riguardante un progetto di regolamento della Commissione che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione.

b) sono inseriti i seguenti punti 1 *quater*), 1 *quinqüies*) e 1 *sexies*):

- «1 *quater*) «alianti», un aeromobile più pesante dell'aria, sorretto in volo dalla reazione dinamica dell'aria a contatto con le sue superfici di portanza fisse, il cui volo libero non è dipendente da un motore;
- 1 *quinqüies*) «operazione commerciale», qualsiasi operazione di un aeromobile, dietro compenso o ad altro titolo oneroso, che sia disponibile per il pubblico oppure, se non messa a disposizione del pubblico, sia svolta nel quadro di un contratto fra un operatore e un cliente, nella quale quest'ultimo non detiene alcun controllo sull'operatore;
- 1 *sexies*) «pallone a gas frenato», un pallone a gas con un sistema di ancoraggio che lo assicura costantemente a un punto fisso durante il suo impiego»;

c) il punto 9 è sostituito dal seguente:

- «9) «volo introduttivo», qualsiasi operazione, effettuata dietro compenso o ad altro titolo oneroso, consistente in un viaggio aereo di breve durata allo scopo di attirare nuovi allievi o nuovi membri, effettuata da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011 (\*) della Commissione o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto;

(\*) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).»;

(3) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- «1. Gli operatori utilizzano un velivolo o un elicottero esclusivamente per operazioni di trasporto aereo commerciale (*commercial air transport*, di seguito «CAT») come specificato agli allegati III e IV.»;

b) al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

- «b) velivoli ed elicotteri utilizzati per il trasporto di merci pericolose (DG)»;

c) i paragrafi 4, 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

- «4. Gli operatori di velivoli ed elicotteri a motore non complessi che effettuano operazioni non commerciali, incluse operazioni non commerciali specializzate, utilizzano l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.

5. Quando svolgono attività di addestramento al volo verso, all'interno o in uscita dall'Unione, le organizzazioni di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011 aventi la propria sede principale di attività in uno Stato membro utilizzano:

- a) velivoli ed elicotteri a motore complessi in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VI;
- b) altri velivoli ed elicotteri in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.

6. Gli operatori utilizzano un velivolo o un elicottero per operazioni commerciali specializzate solamente in conformità ai requisiti di cui agli allegati III e VIII.»;

(4) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

- «3. In deroga all'articolo 5 del presente regolamento, e fatti salvi l'articolo 18, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139 e l'allegato I, capitolo P, del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione (\*) relativi al permesso di volo, i voli elencati di seguito continuano ad essere effettuati conformemente ai requisiti previsti dalla legislazione nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività o, se l'operatore non ha una sede principale di attività, del luogo in cui l'operatore è stabilito o risiede:

- a) i voli connessi all'introduzione o la modifica di tipi di velivolo o elicottero condotti dalle organizzazioni di progettazione o produzione nell'ambito dei loro privilegi;
- b) i voli che non trasportano passeggeri né merci in cui il velivolo o l'elicottero viene trasportato per operazioni di ammodernamento, riparazione, controlli di manutenzione, ispezioni, consegna, esportazione o simili finalità.

(\*) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).»;

b) il paragrafo 4 bis è così modificato:

i) la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

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

ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) voli introduttivi, lanci con paracadute, traino di alianti o voli acrobatici effettuati da un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e corrisponda alla definizione di cui all'articolo 10 bis del regolamento (UE) n. 1178/2011, o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'aeromobile sia operato dall'organizzazione a titolo di proprietà o in *dry lease* (noleggio senza equipaggio), che il volo non produca utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione, e che qualora vi partecipino soggetti terzi rispetto all'organizzazione, tali voli rappresentino solo un'attività marginale di quest'ultima.»;

(5) l'articolo 10 è così modificato:

a) al paragrafo 1 la numerazione del paragrafo è soppressa e il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Esso si applica a decorrere dal 28 ottobre 2012.»;

b) i paragrafi da 2 a 6 sono soppressi;

(6) gli allegati I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII sono modificati in conformità all'allegato del presente regolamento.

## Articolo 2

### Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal 9 luglio 2019.

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

Fatto a Bruxelles, il 14 dicembre 2018

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

## ALLEGATO

Gli allegati I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

- a) il punto 6) è soppresso;
- b) il punto 11 *bis*) è soppresso;
- c) sono inseriti i seguenti punti 42 *bis*), 42 *ter*) e 42 *quater*):
  - «42 *bis*) «applicazione EFB», un'applicazione software installata su una piattaforma ospite EFB che fornisce una o più funzioni operative specifiche a sostegno delle operazioni di volo;
  - 42 *ter*) «piattaforma ospite EFB», l'hardware nel quale risiedono le capacità di calcolo e sul quale è installato il software di base, compreso il sistema operativo e il software di input/output;
  - 42 *quater*) «sistema EFB», l'hardware (comprese eventuali batterie, dispositivi di connessione, componenti di input/output) e il software (comprese le banche dati e i sistemi operativi) necessari a supportare l'applicazione o le applicazioni EFB previste;»;
- d) è inserito il seguente punto (44 *bis*):
  - «44 *bis*) «electronic flight bag (EFB)»: un sistema di informazione elettronico, composto di strumenti e applicazioni per l'equipaggio di condotta, che consente la registrazione, l'aggiornamento, la visualizzazione e l'elaborazione di funzioni EFB a sostegno delle operazioni o dei compiti di volo;»;
- e) il punto 57) è soppresso;
- f) è inserito il seguente punto 69 *bis*):
  - «69 *bis*) «interfaccia uomo-macchina (HMI)», in alcuni dispositivi, un componente in grado di gestire le interazioni uomo-macchina. L'interfaccia consiste di hardware e software attraverso i quali gli input dell'utente sono interpretati ed elaborati da macchine o sistemi che, a loro volta, forniscono all'utente i risultati richiesti;»;
- g) il punto 78 *bis*) è sostituito dal seguente:
  - «78 *bis*) «condizione di avaria minore», condizione di avaria che non compromette in modo significativo la sicurezza del volo e che richiede da parte dell'equipaggio di condotta l'attuazione di misure che non superano le sue capacità;»;
- h) è inserito il seguente punto 78 *ter*):
  - «78 *ter*) «uso improprio di sostanze», uso di una o più sostanze psicoattive da parte dei membri dell'equipaggio di condotta e di cabina e di altro personale critico ai fini della sicurezza in modo tale da:
    - a) costituire un pericolo diretto per chi le usa o mettere in pericolo la vita, la salute o il benessere di terzi; e/o
    - b) provocare o peggiorare un problema o un disturbo di tipo professionale, sociale, mentale o fisico;»;
- i) sono inseriti i seguenti punti 96 *bis*) e 96 *ter*):
  - «96 *bis*) «EFB portatile», una piattaforma ospite EFB portatile, utilizzata nella cabina di pilotaggio, che non costituisce parte della configurazione dell'aeromobile certificato;
  - 96 *ter*) «dispositivo elettronico portatile (PED)», qualsiasi tipo di dispositivo elettronico, tipicamente elettronica di consumo (ma non solo), portato a bordo dell'aeromobile da membri dell'equipaggio, passeggeri, o come parte del carico, che non costituisce parte della configurazione dell'aeromobile certificato. Corrispondono a questa definizione tutti i dispositivi che consumano energia elettrica. L'energia elettrica può essere fornita da sorgenti interne come batterie (caricabili o non ricaricabili) oppure il dispositivo può essere collegato a specifiche sorgenti di energia dell'aeromobile;»;
- j) sono inseriti i seguenti punti 120 *bis*) e 120 *ter*):
  - «120 *bis*) «applicazione EFB di tipo A», un'applicazione EFB il cui malfunzionamento o uso improprio non ha effetto sulla sicurezza;
  - 120 *ter*) «applicazione EFB di tipo B», un'applicazione EFB:
    - a) il cui malfunzionamento o uso improprio è classificato come condizione di avaria minore o ancora meno grave; e
    - b) che non sostituisce né duplica alcun sistema o alcuna funzionalità richiesti dalle norme di aeronavigabilità, dai requisiti dello spazio aereo o dalle regole operative;»;

2) l'allegato II è così modificato:

a) alla norma ARO.GEN.120, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) L'autorità competente deve valutare tutti i metodi alternativi di rispondenza proposti da un'organizzazione in conformità:

- 1) alla norma ORO.GEN.120, lettera b), dell'allegato III (parte ORO) del presente regolamento;
- 2) nel caso dei palloni, alla norma BOP.ADD.010 dell'allegato II (parte BOP) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione (\*); oppure
- 3) nel caso degli alianti, alla norma SAO.DEC.100, lettera c), dell'allegato II (parte SAO) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione (\*\*);

analizzando la documentazione fornita e, se ritenuto necessario, effettuando un'ispezione dell'organizzazione.

Qualora ritenga che i metodi alternativi di rispondenza siano conformi alle norme attuative, l'autorità competente deve senza alcun indugio:

- 1) informare il richiedente della possibilità di attuare i metodi alternativi di rispondenza e, se del caso, modificare di conseguenza l'approvazione, l'autorizzazione di operazione specializzata o il certificato del richiedente; e
- 2) notificare all'Agenzia il loro contenuto, accludendo una copia di tutta la documentazione pertinente;
- 3) informare gli altri Stati membri in merito ai metodi alternativi di rispondenza che sono stati accettati.

---

(\*) Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10).

(\*\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64).»;

b) alla norma ARO.GEN.345, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Dopo aver ricevuto una dichiarazione da un'organizzazione che esercita o intende esercitare attività per le quali è richiesta una dichiarazione, l'autorità competente deve verificare che la dichiarazione contenga tutte le informazioni richieste:

- 1) in conformità alla norma ORO.DEC.100, dell'allegato III (parte ORO) del presente regolamento;
- 2) per gli operatori di palloni, alla norma BOP.ADD.100 dell'allegato II (parte BOP) del regolamento (UE) 2018/395; oppure
- 3) per gli operatori di alianti, alla norma SAO.DEC.100 dell'allegato II (parte BOP) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976.

Una volta verificate le informazioni necessarie, l'autorità competente deve confermare all'organizzazione di aver ricevuto la dichiarazione.»;

c) nell'appendice II, la tabella (MODELLO 139 AESA) è sostituita dalla seguente:

«SPECIFICHE DELLE OPERAZIONI (soggette alle condizioni approvate nel manuale delle operazioni)				
Recapiti dell'autorità di rilascio Telefono <sup>(1)</sup> : _____; fax _____; E-mail: _____				
COA <sup>(2)</sup> :		Nome dell'operatore <sup>(3)</sup> :		Data <sup>(4)</sup> :
Firma:				
Operante come: denominazione commerciale				
Specifiche delle operazioni #:				
Modello dell'aeromobile <sup>(5)</sup> :				
Marche d'immatricolazione <sup>(6)</sup> :				
Tipi di operazioni: trasporto aereo commerciale				
<input type="checkbox"/> passeggeri <input type="checkbox"/> merci <input type="checkbox"/> altro <sup>(7)</sup> : _____				
Area delle operazioni <sup>(8)</sup> :				
Limitazioni speciali <sup>(9)</sup> :				
Approvazioni specifiche:	Si	No	Specifiche <sup>(10)</sup>	Note
Merci pericolose	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni in bassa visibilità Decollo Avvicinamento e atterraggio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(11)</sup> .... RVR <sup>(12)</sup> : m DA/H: RVR piedi: m	
RVSM <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo massimo di diversione <sup>(15)</sup> : min.	
Specifiche di navigazione complesse per operazioni PBN <sup>(16)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(17)</sup>
Specifiche delle prestazioni minime di navigazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni con velivoli monomotore a turbina di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(18)</sup>	
Operazioni con elicotteri con sistema di visione notturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni con elicotteri con verricello	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni fuori costa effettuate da elicotteri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Addestramento dell'equipaggio di cabina <sup>(19)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Rilascio dell'attestato di equipaggio di cabina (CC) <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uso di applicazioni EFB di tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(21)</sup>	
Aeronavigabilità continua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Altro <sup>(23)</sup>				

- (<sup>1</sup>) Numeri di telefono e di fax dell'autorità competente, incluso il prefisso del paese. Deve essere fornito l'indirizzo di posta elettronica, se disponibile.
- (<sup>2</sup>) Inserire il numero del certificato di operatore aereo (COA) associato.
- (<sup>3</sup>) Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante come» prima della denominazione commerciale.
- (<sup>4</sup>) Data del rilascio delle specifiche delle operazioni (gg-mm-aaaa) e firma del rappresentante dell'autorità competente.
- (<sup>5</sup>) Inserire la denominazione ICAO della marca dell'aeromobile, modello e serie, o serie master, se è stata designata una serie (ad esempio, Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).
- (<sup>6</sup>) Le marche di immatricolazione sono elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni. Nel caso in cui non tutte le approvazioni specifiche riguardino il modello dell'aeromobile, le marche di immatricolazione dell'aeromobile possono essere inserite nella colonna destinata alle note dell'approvazione specifica.
- (<sup>7</sup>) Altro tipo di trasporto da specificare (ad esempio, servizio medico di emergenza).
- (<sup>8</sup>) Elenco delle aree geografiche dell'operazione autorizzata (mediante coordinate geografiche o rotte specifiche, regione di informazione di volo o confini nazionali o regionali).
- (<sup>9</sup>) Elenco delle limitazioni speciali applicabili (ad esempio, solo in VFR, solo di giorno ecc.).
- (<sup>10</sup>) Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ciascuna approvazione o tipo di approvazione (con i criteri appropriati).
- (<sup>11</sup>) Inserire la categoria di avvicinamento di precisione applicabile: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB o CAT IIIC. Inserire la visibilità minima di pista (RVR) in metri e l'altezza di decisione (DH) in piedi. Deve essere usata una riga per ciascuna categoria di avvicinamento.
- (<sup>12</sup>) Inserire la RVR minima di decollo approvata in metri. Deve essere usata una riga per ciascuna approvazione se vengono rilasciate approvazioni differenti.
- (<sup>13</sup>) La casella non applicabile (N/A) può essere selezionata solo se la base delle nubi (ceiling) massima dell'aeromobile è inferiore a FL290.
- (<sup>14</sup>) Attualmente le operazioni a lungo raggio (ETOPS) riguardano soltanto gli aeromobili bimotore. La casella non applicabile (N/A) può quindi essere selezionata soltanto se il modello dell'aeromobile ha più o meno di due motori.
- (<sup>15</sup>) Possono essere indicati anche la distanza limite (in NM) e il tipo di motore.
- (<sup>16</sup>) Navigazione basata sulle prestazioni (PBN): deve essere usata una riga per ciascuna approvazione PBN specifica (ad esempio RNP AR APCH), con le limitazioni appropriate elencate nelle colonne «Specifiche» e/o «Note». Le approvazioni riferite a procedure specifiche di specifici RNP AR APCH possono essere elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni.
- (<sup>17</sup>) Specificare se l'approvazione specifica è limitata a determinati fine pista e/o aeroporti.
- (<sup>18</sup>) Inserire la specifica combinazione cellula/motore.
- (<sup>19</sup>) Approvazione relativa alla conduzione del corso di addestramento e agli esami che devono essere completati da chi richiede un attestato di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (<sup>20</sup>) Approvazione relativa al rilascio di attestati di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (<sup>21</sup>) Inserimento dell'elenco di applicazioni EFB di tipo B accompagnato dal riferimento hardware (per EFB portatili). L'elenco è contenuto nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni.
- (<sup>22</sup>) Il nome della persona/dell'organizzazione responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e un riferimento al regolamento che prevede tale attività, ad esempio il regolamento (CE) n. 1321/2014 della Commissione, allegato I (Parte M), capitolo G.
- (<sup>23</sup>) Si possono inserire qui altre approvazioni o dati, utilizzando una riga (o un blocco di più righe) per ciascuna autorizzazione (ad esempio, operazioni di atterraggio corto, procedure d'avvicinamento ripido, operazioni con elicotteri da/verso un sito di interesse pubblico, operazioni con elicotteri su un ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata, operazioni con elicotteri senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, operazioni con angoli di inclinazione laterale aumentati, distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza un'approvazione ETOPS, aeromobili utilizzati per operazioni non commerciali).

MODULO 139 AESA Edizione 4»

### 3) l'allegato III è così modificato:

a) alla norma ORO.GEN.110, la lettera k) è sostituita dalla seguente:

«k) Ferma restando la lettera j), gli operatori che effettuano operazioni commerciali con i seguenti aeromobili devono accertarsi che l'equipaggio di condotta abbia ricevuto informazioni o un addestramento adeguati a permettergli di riconoscere le merci pericolose non dichiarate introdotte a bordo da passeggeri o come carico:

- 1) velivoli monomotore a elica con una MCTOM di 5 700 kg o inferiore e una MOPSC pari o inferiore a 5, utilizzati in voli che decollano e atterrano nello stesso aeroporto o sito operativo, in VFR di giorno;
- 2) elicotteri non complessi, monomotore, con una MOPSC pari o inferiore a 5, utilizzati in voli che decollano e atterrano nello stesso aeroporto o sito operativo, in VFR di giorno.»;

b) alla norma ORO.MLR.101, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Fatta eccezione per le operazioni con velivoli monomotore a elica con una MOPSC pari o inferiore a 5 o con elicotteri non complessi monomotore con una MOPSC pari o inferiore a 5, che decollano e atterrano nello stesso aeroporto o sito operativo, in VFR di giorno, la struttura principale dell'OM deve corrispondere alla seguente:»;



- c) alla norma ORO.FC.005, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) La SEZIONE 2 specifica requisiti supplementari applicabili alle operazioni di trasporto aereo commerciale, con l'eccezione delle operazioni commerciali di trasporto aereo passeggeri effettuate in VFR di giorno, che decollano e atterrano nello stesso aeroporto o sito operativo entro un'area locale specificata dall'autorità competente con:
    - 1) velivoli monomotore a elica con una MCTOM di 5 700 kg o inferiore e una MOPSC pari o inferiore a 5 oppure
    - 2) elicotteri non complessi, monomotore, con una MOPSC inferiore o uguale a 5.»;
- d) alla norma ORO.FTL.105, il punto 13 è sostituito dal seguente:
- «13) «tempo di volo», per i velivoli, il tempo tra il momento in cui l'aeromobile comincia a muoversi dal parcheggio ai fini del decollo fino a quando si ferma al posto di parcheggio assegnato e vengono spenti tutti i motori o eliche;»;
- 4) l'allegato IV è così modificato:
- a) la norma CAT.GEN.105 è soppressa;
  - b) è inserita la seguente norma CAT.GEN.MPA.141:
    - «**CAT.GEN.MPA.141 Uso delle electronic flight bag (EFB)**
    - a) Se a bordo di un aeromobile viene utilizzata una EFB, l'operatore deve accertare che ciò non pregiudichi la prestazione dei sistemi o degli equipaggiamenti dell'aeromobile, né la capacità dei membri dell'equipaggio di condotta di comandare l'aeromobile.
    - b) L'operatore può usare un'applicazione EFB di tipo B solo qualora questa sia approvata in conformità al capo M dell'allegato V (parte-SPA).»;
  - c) al capo A, la sezione 2 è soppressa;
  - d) al capo B, la sezione 2 è soppressa;
  - e) alla norma CAT.POL.MAB.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
    - «b) Se i dati e la documentazione relativi alla massa e al bilanciamento sono generati da un sistema computerizzato, l'operatore deve:
      - 1) verificare l'integrità dei dati ottenuti per accertarsi che detti dati rispettino le limitazioni contenute nel manuale di volo del velivolo; e
      - 2) specificare le istruzioni e le procedure per il loro uso nel manuale delle operazioni.»;
  - f) alla norma CAT.POL.MAB.105, la lettera e) è soppressa;
  - g) al capo C, la sezione 4 è soppressa;
  - h) al capo D, la sezione 3 è soppressa;
- 5) all'allegato V è aggiunto il seguente capo M:

«CAPO M

**ELECTRONIC FLIGHT BAG (EFB)**

**SPA.EFB.100 Uso delle electronic flight bag (EFB) - approvazione operativa**

- a) Gli operatori di trasporto aereo commerciale possono utilizzare un'applicazione EFB di tipo B solo se hanno ottenuto da un'autorità competente l'approvazione per tale uso.
- b) Per ottenere un'approvazione operativa da un'autorità competente per l'uso di un'applicazione EFB di tipo B, l'operatore deve provare che:
  - 1) è stata effettuata una valutazione dei rischi connessi all'uso del dispositivo EFB che ospita l'applicazione e all'applicazione EFB e funzioni collegate, e che i rischi associati sono stati individuati nonché gestiti e attenuati in modo adeguato;
  - 2) le interfacce uomo-macchina del dispositivo EFB e l'applicazione EFB sono state valutate tenendo conto del fattore umano;
  - 3) è stato istituito un sistema di gestione EFB e sono stati stabiliti e attuati requisiti relativi alle procedure e ai corsi di formazione per la gestione e l'uso dei dispositivi EFB e dell'applicazione EFB, comprendenti:
    - i) funzionamento della EFB;

- ii) gestione delle modifiche alla EFB;
- iii) gestione dei dati EFB;
- iv) manutenzione della EFB; e
- v) sicurezza della EFB;

4) la piattaforma ospite EFB sia adatta per l'uso previsto dell'applicazione EFB.

Tale dimostrazione deve essere specifica per l'applicazione EFB e per la piattaforma ospite EFB sulla quale l'applicazione è installata.»;

6) l'allegato VI è così modificato:

a) è inserita la seguente norma NCC.GEN.131:

**«NCC.GEN.131 Uso delle electronic flight bag (EFB)**

a) Se a bordo di un aeromobile viene utilizzata una EFB, l'operatore deve accertare che ciò non pregiudichi la prestazione dei sistemi o degli equipaggiamenti dell'aeromobile, né la capacità dei membri dell'equipaggio di condotta di comandare l'aeromobile.

b) Prima di utilizzare un'applicazione EFB di tipo B, l'operatore deve:

- 1) effettuare una valutazione dei rischi legati all'uso del dispositivo EFB che ospita l'applicazione, all'applicazione EFB interessata e alle funzioni collegate, e che i rischi associati sono stati individuati nonché gestiti e attenuati in modo adeguato. Tale valutazione dei rischi deve menzionare i rischi associati all'interfaccia uomo-macchina del dispositivo EFB e dell'applicazione EFB interessata; e
- 2) istituire un sistema di gestione EFB comprendente requisiti relativi alle procedure e ai corsi di formazione per la gestione e l'uso dei dispositivi e dell'applicazione EFB.»;

b) alla norma NCC.OP.200, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Ferma restando la lettera a), quando i voli di addestramento sono condotti da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, tali situazioni possono essere simulate con allievi pilota a bordo.»;

7) l'allegato VII è così modificato:

a) la norma NCO.GEN.102 è soppressa;

b) alla norma NCO.GEN.103, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) iniziare e concludersi nello stesso aeroporto o sito operativo;»;

c) alla norma NCO.GEN.105, lettera a), punto 4, il punto iii) è sostituito dal seguente:

«iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per il volo da svolgere siano installati e operativi sull'aeromobile, a meno che l'operazione con equipaggiamento non operativo sia permessa dalla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documenti equivalenti, ove applicabile, come previsto dalla norma NCO.IDE.A.105 o NCO.IDE.H.105;»;

d) la norma NCO.GEN.125 è sostituita dalla seguente:

**«NCO.GEN.125 Dispositivi elettronici portatili**

A bordo dell'aeromobile il pilota in comando deve vietare a chiunque l'utilizzo di dispositivi elettronici portatili, comprese le "electronic flight bag (EFB)", che potrebbero interferire con le prestazioni dei sistemi e degli equipaggiamenti dell'aeromobile o con la capacità dei membri dell'equipaggio di condotta di comandare l'aeromobile.»;

e) alla norma NCO.GEN.135, la lettera c) è soppressa;

f) alla norma NCO.OP.120, il titolo è sostituito dal seguente:

**«CO.OP.120 Procedure antirumore — velivoli ed elicotteri»;**

g) la norma NCO.OP.156 è soppressa;

h) alla norma NCO.OP.180, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Ferma restando la lettera a), quando i voli di addestramento sono condotti da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, tali situazioni possono essere simulate con allievi pilota a bordo.»;

i) alla norma NCO.POL.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) La pesatura deve essere effettuata dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata.»;

- j) alla norma NCO.IDE.A.160, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I velivoli, eccetto i velivoli ELA1, devono essere dotati di almeno un estintore a mano:
    - 1) nel compartimento dell'equipaggio di condotta; e
    - 2) in ciascun compartimento passeggeri separato dal compartimento dell'equipaggio di condotta, eccetto nel caso in cui il compartimento sia facilmente accessibile dall'equipaggio di condotta.»
- k) al capo D, la sezione 3 è soppressa;
- 8) l'allegato VIII è così modificato:
- a) alla norma SPO.GEN.005, lettera c), il punto 2 è sostituito dal seguente:
    - «2) lanci con paracadute, traino di alianti effettuati da velivoli o voli acrobatici effettuati da un'organizzazione di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e corrisponda alla definizione di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011, o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'aeromobile sia operato dall'organizzazione a titolo di proprietà o in "dry lease" (noleggio senza equipaggio), che il volo non produca utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione, e che qualora vi partecipino soggetti terzi rispetto all'organizzazione, tali voli rappresentino solo un'attività marginale di quest'ultima.»
  - b) la norma SPO.GEN.102 è soppressa;
  - c) alla norma SPO.GEN.107, lettera a), punto 4, il punto iii) è sostituito dal seguente:
    - «iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per l'esecuzione del volo siano installati e operativi sull'aeromobile, a meno che l'operazione con equipaggiamento non operativo sia permessa dalla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documento equivalente, ove applicabile, come previsto alla norma SPO.IDE.A.105 o SPO.IDE.H.105;»;
  - d) è inserita la seguente norma SPO.GEN.131:

**«SPO.GEN.131 Uso delle electronic flight bag (EFB)»**

    - a) Se a bordo di un aeromobile viene utilizzata una EFB, l'operatore deve accertare che ciò non pregiudichi la prestazione dei sistemi o degli equipaggiamenti dell'aeromobile, né la capacità dei membri dell'equipaggio di condotta di comandare l'aeromobile.
    - b) Prima di utilizzare un'applicazione EFB di tipo B, l'operatore deve:
      - 1) effettuare una valutazione dei rischi legati all'uso del dispositivo EFB che ospita l'applicazione, all'applicazione EFB interessata e alle funzioni collegate, e che i rischi associati sono stati individuati nonché attenuati in modo adeguato. Tale valutazione dei rischi deve menzionare i rischi associati all'interfaccia uomo-macchina del dispositivo EFB e dell'applicazione EFB interessata; e
      - 2) istituire un sistema di gestione EFB comprendente requisiti relativi alle procedure e ai corsi di formazione per la gestione e l'uso dei dispositivi EFB e dell'applicazione EFB;»
  - e) alla norma SPO.GEN.140, la lettera c) è soppressa;
  - f) alla norma SPO.POL.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
    - «b) La pesatura deve essere effettuata dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata.»
  - g) alla norma SPO.IDE.A.180, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
    - «a) I velivoli, eccetto i velivoli ELA1, devono essere dotati di almeno un estintore a mano:
      - 1) nel compartimento dell'equipaggio di condotta; e
      - 2) in ciascun compartimento passeggeri separato dal compartimento dell'equipaggio di condotta, eccetto nel caso in cui il compartimento sia facilmente accessibile all'equipaggio di condotta.»
  - h) al capo D, la sezione 3 è soppressa.
-