



Procedure in cabina di pilotaggio sterile

NPA/CRD CORRELATI: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009, LETTERA A)) E RMT.0417 (OPS.009, LETTERA B)) — 10/06/2013

SINTESI

Il presente parere tratta una questione di sicurezza relativa alle procedure in cabina di pilotaggio. Le raccomandazioni di sicurezza legate a questa questione sono state valutate durante lo sviluppo di questa proposta.

L'obiettivo specifico del presente parere è mitigare i rischi legati agli errori dovuti al disturbo o alla distrazione dell'equipaggio durante le fasi del volo in cui l'equipaggio deve essere in grado di concentrarsi sui propri compiti.

Il presente parere propone di introdurre il concetto di una cabina di pilotaggio sterile, di considerare la fase di rullaggio degli aeroplani come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza e di introdurre procedure per il rullaggio al fine di aumentare la sicurezza in pista.

Si prevede che le modifiche proposte aumentino la sicurezza durante le fasi critiche del volo (per definizione per gli elicotteri queste includono il rullaggio), per gli aeroplani durante il rullaggio e per il volo al di sotto di 10 000 piedi, con l'eccezione del volo di crociera. Con le modifiche proposte viene assicurata la conformità all'ICAO.

Applicabilità		Schema del procedimento	
Regolamenti e decisioni interessati:	Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, decisione 2012/017/R e decisione 2012/018/R	Documento orientativo:	No
		Termini di riferimento:	12/09/2011
		Gruppo di regolamentazione:	Sì
		Tipo di RIA:	Leggera
		Consultazione tecnica durante la stesura dell'NPA:	No
		Data di pubblicazione dell'NPA:	11/07/2012
		Durata della consultazione NPA:	3 mesi
		Gruppo di revisione:	No
Soggetti interessati:	Operatori	Data di pubblicazione del CRD:	13/02/2013
Origine:	Sicurezza	Gruppo di revisione:	No
Riferimento:	n/d	Consultazione mirata:	No
		Data di pubblicazione della decisione:	2015/Q3

TE.RPRO.00036-002 © Agenzia europea per la sicurezza aerea. Tutti i diritti riservati.

Documento di proprietà riservata. Copie non controllate. Confermare lo stato di revisione tramite Internet/Intranet.

Indice

1	Informazioni procedurali	3
1.1	La procedura di sviluppo delle norme	3
1.2	Struttura del parere e relativi documenti	3
1.3	Le prossime fasi della procedura	3
2	Nota esplicativa	4
2.1	Le questioni da affrontare.....	4
2.2	Obiettivi	7
2.3	Sintesi della valutazione dell’impatto della regolamentazione	7
2.4	Preoccupazioni dei soggetti interessati	7
2.5	Panoramica delle modifiche proposte	8
3	Riferimenti	9
3.1	Regolamenti interessati.....	9
3.2	Decisioni interessate.....	9

1 Informazioni procedurali

1.1 La procedura di sviluppo delle norme

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: "l'Agenzia") ha preparato il presente parere in linea con il regolamento (CE) n. 216/2008 (in prosieguo: il "regolamento di base")¹ e la procedura normativa.²

La presente attività normativa è inclusa nel programma normativo dell'Agenzia per il 2012 – 2015 sotto RMT.0416 (OPS.009, lettera a)) e RMT.0417 (OPS.009, lettera b)). Il campo di applicazione e la pianificazione delle attività erano stati definiti nei relativi termini di riferimento (fare riferimento allo schema del procedimento sul frontespizio).

Il progetto del presente parere è stato elaborato dall'Agenzia con il supporto del gruppo di regolamentazione RMT.0416 (OPS.009, lettera a)) e RMT.0417 (OPS.009, lettera b)). Tutte le parti interessate sono state consultate per mezzo dell'avviso di proposta di modifica (NPA) 2012-06³. Sono stati ricevuti 134 commenti dalle parti interessate, incluse l'industria e le autorità aeronautiche nazionali.

L'Agenzia ha trattato i commenti ricevuti sull'NPA e ha fornito risposte. I commenti ricevuti e le risposte dell'Agenzia sono documentate nel documento di risposta ai commenti (CRD) 2012-06⁴.

Il testo finale del presente parere (vale a dire la nota esplicativa e il progetto del regolamento) è stato sviluppato dall'Agenzia.

Lo schema del procedimento sul frontespizio riassume le principali tappe della presente attività normativa.

1.2 Struttura del parere e relativi documenti

Il capitolo 1 di questo parere contiene le informazioni procedurali relative al presente compito. Il capitolo 2 "Nota esplicativa" delucida il contenuto tecnico di base, compresi gli obiettivi, riassume la valutazione dell'impatto normativo previsto nell'NPA, fornisce informazioni sulle preoccupazioni dei soggetti interessati e fornisce una panoramica delle modifiche proposte. Il capitolo 3 contiene i riferimenti. La bozza della norma proposta dall'Agenzia è stata pubblicata come un documento separato sul sito Internet dell'Agenzia⁵.

1.3 Le prossime fasi della procedura

Il presente parere contiene le modifiche proposte ai regolamenti dell'UE. Il parere è indirizzato alla Commissione europea, che lo utilizza come base tecnica per preparare una proposta legislativa.

¹ 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 (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1), come modificata dal regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione (GU L 4 del 9.1.2013, pag. 34).

² L'Agenzia è tenuta a seguire un iter normativo strutturato come previsto dall'articolo 52, paragrafo 1, del regolamento di base. Tale processo è stato adottato dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e viene indicato come la "procedura normativa". Fare riferimento alla decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (procedura normativa). Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 01-2012.

³ Ai sensi dell'articolo 52 del regolamento di base e degli articoli 5, paragrafo 3, e 6 della procedura normativa; l'NPA è disponibile sul sito Internet <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Disponibile sul sito Internet <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Disponibile sul sito Internet <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

La decisione contenente i relativi metodi accettabili di rispondenza (AMC) ed elementi esplicativi (GM) sarà pubblicata dall’Agenzia quando le relative norme attuative saranno adottate dalla Commissione.

Per informazioni, l’Agenzia ha pubblicato la bozza della relativa decisione dell’Agenzia contenente AMC e GM nel CRD 2012-06.

2 Nota esplicativa

2.1 Le questioni da affrontare

Panoramica del contenuto tecnico

Nel corso degli anni, è stato rilevato che quando l’equipaggio distoglie l’attenzione dal compito che sta svolgendo e si occupa di attività non direttamente collegate alla fase attuale del volo, può verificarsi un incidente o un inconveniente. Tali attività includono conversazioni estranee, chiamate dell’equipaggio di cabina in merito a questioni non essenziali, chiamate radio non pertinenti, annunci pubblici, ecc. Chiaramente, la probabilità di errore aumenta quando l’equipaggio viene disturbato o distratto dalle responsabilità principali. Le conseguenze che potrebbero derivare da tale disturbo o distrazione includono deviazioni di altitudine, deviazioni di rotta, deviazioni di pista e decolli o atterraggi senza autorizzazione.

Alla luce del rischio di sicurezza, l’equipaggio deve essere in grado di concentrarsi sui propri compiti senza essere disturbato o distratto da questioni non relative al volo, ogniqualvolta necessario, durante il movimento dell’aeromobile. Questo vale specialmente per le fasi del volo critiche per la sicurezza. Le norme attuative e i relativi metodi accettabili di rispondenza (AMC) ed elementi esplicativi (GM) per le operazioni di volo sono in vigore (regolamento della Commissione (UE) n. 965/2012⁶) o saranno in vigore nel prossimo futuro (quando i pareri dell’Agenzia n. 01/2012⁷ e n. 02/2012⁸ saranno stati adottati dalla Commissione). Tuttavia, anche in questo caso i seguenti elementi non saranno inclusi nel quadro normativo:

- a. il concetto di una **cabina di pilotaggio sterile**;
- b. la fase di rullaggio degli aeroplani come un’**attività critica dal punto di vista della sicurezza**; e
- c. le **procedure per il rullaggio** per aumentare la sicurezza in pista.

La necessità di considerare questi elementi è stata brevemente descritta sopra ed è stata spiegata in dettaglio nell’NPA 2012-06. L’Agenzia ha riassunto i presenti iter normativi al titolo “Procedure in cabina di pilotaggio sterile”. Questi iter si concentrano sulle operazioni di volo. Uno degli obiettivi principali è quello di migliorare la sicurezza in pista per mezzo dell’introduzione di procedure operative e migliori pratiche per la fase di rullaggio, comprese le procedure in cabina di pilotaggio sterile. Vengono proposte norme attuative, AMC e GM al fine di fornire gli elementi che l’operatore deve considerare nello stabilire le sue procedure in merito all’equipaggio di volo, di cabina e tecnico per le seguenti fasi del volo:

⁶ 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).

⁷ Parere n. 01/2012 dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 1° febbraio 2012, per un regolamento della Commissione che stabilisce le norme attuative per le operazioni di volo “Operazioni di volo – OPS (parte NCC e parte NCO)”. Il presente parere contiene la parte NCC (operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi) e la parte NCO (operazioni non commerciali di aeromobili a motore non complessi) relativi alla presente attività normativa. Disponibile sul sito Internet <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Parere n. 02/2012 dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 16 aprile 2012, per un regolamento della Commissione che stabilisce le norme attuative per le operazioni di volo “Operazioni di volo – OPS (parte SPO)”. Il presente parere contiene la parte SPO (operazioni specializzate) relativa alla presente attività normativa. Disponibile sul sito Internet <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- tutte le fasi critiche del volo (per gli elicotteri, per definizione queste includono il rullaggio);
- per gli aeroplani durante il rullaggio; e
- al di sotto di 10 000 piedi sopra l'aeroporto di partenza dopo il decollo e l'aeroporto di destinazione prima dell'atterraggio, con l'eccezione del volo di crociera.

Il rullaggio come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza per le operazioni con aeroplani

Una delle fasi principali degli iter normativi sulle procedure in cabina di pilotaggio sterile era quella di giungere a una conclusione in merito allo "stato" di rullaggio degli aeroplani. Di conseguenza, l'Agenzia ha chiesto ai soggetti interessati nell'NPA 2012-06 di rispondere alla seguente domanda.

Domanda: Se il rullaggio di aeroplani deve essere:

- a. trattato come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza, ma non essere definito come una fase critica del volo nelle norme attuative;
- b. definito come una fase critica del volo, senza restrizioni alle attività dell'equipaggio di cabina (vale a dire da oggi l'equipaggio di cabina potrebbe fornire servizi ai passeggeri);
o
- c. definito come una fase critica del volo, limitando le attività dell'equipaggio di cabina allo svolgimento dei compiti legati alla sicurezza.

Dei 25 commentatori, 15 hanno risposto esplicitamente alla domanda posta. Dodici di questi 15 commentatori - chiaramente la maggior parte dei commentatori che hanno risposto alla domanda - hanno preferito la "risposta a" ("rullaggio come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza"). Questi commentatori, in aggiunta al ragionamento discusso nell'NPA 2012-06, non hanno fornito motivazioni supplementari per sostenere il loro punto di vista. Va notato che la "risposta a" descrive l'opzione sulla base della quale è stato redatto il testo normativo proposto nell'NPA.

La "risposta b" ("rullaggio come una fase critica del volo senza restrizioni alle attività dell'equipaggio di cabina") è stata preferita da tre commentatori (più un commentatore che ha scelto entrambe le "risposte a e b"). Le questioni principali avanzate dai commentatori in favore della "risposta b" sono state:

- "Le operazioni aziendali e VIP in modo specifico richiedono il tempo di rullaggio per la preparazione."
- "A bordo di aeromobili di grandi dimensioni, le attività dell'equipaggio di cabina non devono essere limitate. La libertà di movimento dell'equipaggio di cabina durante la fase di rullaggio è un contributo positivo alla sicurezza del volo nel suo complesso e ha un effetto positivo sui passeggeri."
- Questa opzione "fornirebbe un quadro completamente coerente ai piloti".

Infine, nessuno dei commentatori ha preferito la "risposta c" ("rullaggio come una fase critica del volo, con limitazioni alle attività dell'equipaggio di cabina").

Sulla base delle risposte ricevute l'Agenzia ha concluso che, come proposto nell'NPA 2012-06, il rullaggio degli aeroplani dovrebbe essere trattato come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza, ma non dovrebbe essere definito come una fase critica del volo. Tuttavia, l'Agenzia è del parere che la mancanza di limitazioni alle attività dell'equipaggio di cabina durante il rullaggio potrebbe comportare un rischio di sicurezza più elevato per gli occupanti

dell'aeroplano, dato che compiti di diversa natura potrebbero distrarre l'equipaggio di cabina dalle attività critiche dal punto di vista della sicurezza. Quindi, l'Agenzia potrebbe avviare un iter normativo in futuro, considerando la possibilità di limitare le attività dell'equipaggio di cabina durante il rullaggio alle attività critiche dal punto di vista della sicurezza.

Raccomandazioni di sicurezza

Quando connesse a un iter normativo, l'Agenzia ha l'obbligo di trattare le raccomandazioni di sicurezza nelle sue deliberazioni durante il processo di regolamentazione. L'indagine relativa all'incidente che ha coinvolto un McDonnell Douglas DC-9-82 all'aeroporto di Madrid-Barajas il 20 agosto 2008 ha portato a formulare diverse raccomandazioni di sicurezza. Le seguenti raccomandazioni di sicurezza sono collegate ai presenti iter normativi:

- a. *SPAN-2011-021: Si raccomanda che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), in linea con le iniziative dell'ICAO, introduca nei suoi regolamenti il **concetto delle fasi critiche del volo** e definisca quelle attività ritenute accettabili durante tali fasi.*
- b. *SPAN-2011-022: Si raccomanda che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) e le autorità nazionali dell'aviazione civile, nel valutare i programmi di addestramento degli operatori, assicurino che:*
 - *sia evidenziato il **concetto di cabina di pilotaggio sterile**;*
 - *sia sottolineata l'importanza di aderire al concetto di cui sopra, insieme alle conseguenze di disturbi minori; e*
 - *siano inclusi esempi e incidenti nei quali la non conformità ai regolamenti relativi alla cabina di pilotaggio sterile è risultata un fattore rilevante.*

Si può affermare che il "concetto delle fasi critiche del volo" è già incorporato nelle norme esistenti sulle operazioni di volo e anche nelle norme attuative future, ad esempio:

- le definizioni delle "fasi critiche del volo" sono fornite nell'allegato I (Definizioni) del regolamento (CE) n. 965/2012 della Commissione; e
- le norme attuative per le attività ritenute accettabili durante le fasi critiche del volo sono fornite nella parte ORO⁹ e nella parte CAT¹⁰ del regolamento (CE) n. 965/2012 della Commissione, e sono previste nella parte NCC¹¹, nella parte NCO¹² e nella parte SPO¹³.

I presenti iter normativi trattano le raccomandazioni di sicurezza SPAN-2011-021 e SPAN-2011-022 in maniera più approfondita con le seguenti misure:

- introdurre la definizione di "cabina di pilotaggio sterile";
- stabilire la relazione tra "cabina di pilotaggio sterile" e "fasi critiche del volo";
- definire la fase di rullaggio come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza e fornire le procedure per il rullaggio;
- fornire AMC sull'addestramento dei membri d'equipaggio in merito alle procedure in cabina di pilotaggio sterile; e
- fornire GM sulle attività ritenute accettabili e non accettabili durante i tempi di cabina di pilotaggio sterile.

⁹ ORO.GEN.110, lettera f), dell'allegato III (parte ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105, lettera a), punto 9, e CAT.OP.MPA.210, lettera b), dell'allegato IV (parte CAT).

¹¹ NCC.GEN.105, lettera b), dell'allegato VI (parte NCC) del parere dell'Agenzia n. 01/2012.

¹² NCO.GEN.105, lettera b), dell'allegato VII (parte NCO) del parere dell'Agenzia n. 01/2012.

¹³ SPO.GEN.105, lettera b), dell'allegato VIII (parte SPO) del parere dell'Agenzia n. 02/2012.

2.2 Obiettivi

Gli obiettivi generali del sistema AESA sono definiti all'articolo 2 del regolamento di base. La presente proposta contribuirà agli obiettivi generali, affrontando le questioni di cui alla sezione 2.1. L'obiettivo specifico della presente proposta è quindi quello di mitigare il rischio di sicurezza introducendo le procedure in cabina di pilotaggio sterile e le procedure per il rullaggio.

2.3 Sintesi della valutazione dell'impatto della regolamentazione

Le opzioni individuate nella valutazione dell'impatto della regolamentazione (RIA)¹⁴ sono:

- a. Opzione 0: opzione di base (nessun cambiamento; i rischi rimangono quelli delineati nell'analisi).
- b. Opzione 1: non si stabilisce una regolamentazione ma si incoraggiano gli operatori a stabilire procedure, come necessario.
- c. Opzione 2: si stabilisce una regolamentazione per le procedure in cabina di pilotaggio sterile per tutte le fasi critiche del volo, per il rullaggio degli aeroplani e per il volo al di sotto di 10 000 piedi, con l'eccezione del volo di crociera, modificando le norme attuative, AMC e GM, come appropriato.

Il rullaggio degli aeroplani è trattato come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza, ma non è definito come una fase critica del volo.

- d. Opzione 3: si stabilisce una regolamentazione per le procedure in cabina di pilotaggio sterile per tutte le fasi critiche del volo e per il volo al di sotto di 10 000 piedi, con l'eccezione del volo di crociera, modificando le norme attuative, AMC e GM, come appropriato.

Il rullaggio di aeroplani è definito come una fase critica del volo.

Gli impatti più importanti identificati nella RIA per ciascuna opzione sono gli impatti sulla sicurezza, economico e di armonizzazione. Nella RIA è stato concluso che l'opzione 2 è l'opzione preferita. Il motivo principale è che questa opzione porta a una grande riduzione del rischio di sicurezza con un impatto ragionevole sui costi. Si prevede che i costi dell'opzione 3 siano significativamente maggiori di quelli dell'opzione 2 a causa dell'onere aggiuntivo della definizione del rullaggio come una fase critica del volo, mentre la riduzione del rischio di sicurezza è soltanto leggermente minore. In aggiunta, l'opzione 2, in contrasto alle opzioni 0 e 1, non si discosta dai manuali e piani di azione internazionali riconosciuti¹⁵. Va comunque notato che l'opzione 2 implica la mancanza di una piena armonizzazione con il regolamento degli Stati Uniti¹⁶.

2.4 Preoccupazioni dei soggetti interessati

Come accennato in precedenza, dopo la fine del periodo dei commenti dell'NPA 2012-06, l'Agenzia ha ricevuto 134 commenti da soggetti interessati. Alcuni commentatori hanno suggerito proposte molto importanti per la modifica di AMC e GM. Tuttavia, non è stata necessaria alcuna revisione importante del testo. Per quanto riguarda le norme attuative, sono stati proposti soltanto suggerimenti per modifiche di minore importanza. Una descrizione dettagliata delle modifiche è fornita al CRD 2012-06.

¹⁴ Per i dettagli sulla RIA fare riferimento alla sezione C dell'NPA 2012-06.

¹⁵ Doc 9870 (AN/463) dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, "Manuale sulla prevenzione delle incursioni di pista", prima edizione, 2007, e piano d'azione europeo per la prevenzione delle incursioni di pista, edizione 2.0. Disponibile sul sito Internet <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Mansioni dei membri d'equipaggio di volo come prescritto al paragrafo 121.542 della parte 121 e al paragrafo 135.100 della parte 135 del titolo 14 del "Code of Federal Regulations" degli Stati Uniti. La FAA ha stabilito la "norma relativa alla cabina di pilotaggio sterile" definendo il rullaggio come una fase critica del volo, non come un'attività critica dal punto di vista della sicurezza.

A seguito della pubblicazione del CRD 2012-06, i commentatori hanno avuto due mesi di tempo per reagire alle modifiche integrate nel CRD. In totale, l'Agenzia ha ricevuto cinque reazioni. Tuttavia, per quanto riguarda le norme attuative, non è stata fatta alcuna proposta per modificare il testo.

2.5 Panoramica delle modifiche proposte

Proposta normativa n. 1: Per la presente attività normativa riguardante le procedure in cabina di pilotaggio sterile, l'Agenzia ha preso in considerazione la proposta normativa fatta all'Agenzia dal Joint Aviation Authority (JAA) "Operations Procedures Steering Group" (OPSG), il Doc 9870 dell'ICAO, il piano d'azione europeo per la prevenzione delle incursioni di pista e il regolamento degli Stati Uniti sulle procedure in cabina di pilotaggio sterile. Al fine di evitare qualsiasi malinteso in merito al termine "cabina di pilotaggio sterile"¹⁷, l'Agenzia ha ritenuto necessario fornire una definizione di questo termine. L'Agenzia propone di integrare la seguente definizione nelle norme attuative dell'allegato I (Definizioni) nel regolamento sulle operazioni di volo:

Per "cabina di pilotaggio sterile" si intende qualsiasi periodo di tempo in cui i membri dell'equipaggio di volo non sono disturbati o distratti, fatta eccezione per questioni critiche per l'operazione in sicurezza dell'aeromobile o la sicurezza degli occupanti".

La formulazione di questa definizione è simile a quella proposta nel Doc 9870 dell'ICAO e nel piano d'azione europeo. Le uniche differenze sono l'aggiunta delle espressioni "o distratti" e "o la sicurezza degli occupanti". Tali modifiche si basano sulle proposte fatte durante il processo di revisione.

Proposta normativa n. 2: A parte la definizione della cabina di pilotaggio sterile, devono essere stabilite procedure. L'Agenzia ha raggiunto la conclusione che gli operatori stessi sono i più competenti per tale scopo. Si propone quindi di modificare la parte ORO, ovvero il paragrafo ORO.GEN.110, lettera f), delle norme attuative richiedendo agli operatori di stabilire procedure che tengano conto del concetto di cabina di pilotaggio sterile.

Proposta normativa n. 3: L'Agenzia ha ritenuto necessario affrontare le procedure per il rullaggio degli aeromobili nelle norme attuative. Ha raggiunto la conclusione che l'operatore dovrebbe essere obbligato a stabilire tali procedure per garantire l'operazione in sicurezza e per aumentare la sicurezza in pista. Di conseguenza, tale norma viene proposta per la parte CAT (CAT.GEN.MPA.125), per la parte NCC (NCC.GEN.120) e per la parte SPO (SPO.GEN.120). L'Agenzia è del parere che tale norma non sia necessaria per la parte NCO, dato che ciò comporterebbe un eccesso di regolamentazione per il rullaggio delle operazioni non commerciali di aeromobili a motore non complessi¹⁸.

Colonia, 10 giugno 2013

P. GOUDOU
Direttore esecutivo
(firmato)

¹⁷ Nel testo proposto per la modifica delle norme attuative, AMC e GM, viene utilizzata l'espressione "cabina di pilotaggio sterile" invece di "cabina di pilotaggio sterile" per motivi di coerenza con l'espressione usata nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione.

¹⁸ Anche se non viene proposta alcuna norma attuativa per la parte NCO, l'Agenzia è del parere che dovrebbero essere introdotti elementi esplicativi per il rullaggio degli aeroplani di cui alla parte NCO. Questo verrà fatto nella decisione del direttore esecutivo, che sarà pubblicata dall'Agenzia con l'adozione da parte della Commissione delle relative norme attuative. Per il progetto del testo per gli elementi esplicativi, fare riferimento al CRD 2012-06.

3 Riferimenti

3.1 Regolamenti interessati

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).

3.2 Decisioni interessate

Decisione 2012/017/R del direttore esecutivo dell’Agenzia, del 24 ottobre 2012, sui metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi al 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; “metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi alla parte ORO”. Disponibile sul sito Internet <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Decisione 2012/018/R del direttore esecutivo dell’Agenzia, del 24 ottobre 2012, sui metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi al 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; “metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi alla parte CAT”. Disponibile sul sito Internet <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.