



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)"

Indice

Sintesi	3
Introduzione	4
I. Generalità.....	4
II. Campo di applicazione del parere.....	4
III. Consultazione.....	5
IV. Convenzione di numerazione delle norme	7
Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo	9
I. Campo di applicazione.....	9
II. Panoramica delle reazioni	9
III. Spiegazioni	9
Allegato VIII - parte SPO	10
I. Campo di applicazione.....	10
II. Dal lavoro aereo alle operazioni specializzate	12
III. Attività trattate dalla parte SPO.....	12
IV. La natura specifica delle operazioni specializzate	14
V. Reazioni specifiche e modifiche principali	17

Sintesi

Il presente parere contiene i seguenti documenti:

- Modifica alla regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo incluse le modifiche all'allegato I - definizioni;
- Allegato VIII – parte SPO, requisiti tecnici per operazioni specializzate (commerciali e non commerciali) con aeroplani, elicotteri, alianti e palloni;

Lo sviluppo di questi requisiti si basa sui seguenti obiettivi:

- mantenere un alto livello di sicurezza;
- assicurare norme proporzionate;
- garantire flessibilità ed efficienza per gli operatori e per le autorità.

Il presente parere è il risultato di un vasto processo di consultazione che ha coinvolto le autorità, le associazioni, gli operatori e gli esperti nel campo dell'aviazione.

Il parere per le rimanenti sezioni dell'allegato IV – parte CAT per alianti e palloni, nonché per i voli da A ad A con aeroplani ed elicotteri verrà pubblicato in un secondo momento.

Introduzione

I. Generalità

1. Il regolamento (CE) n. 216/2008¹ del Parlamento europeo e del Consiglio (in prosieguo: il "regolamento di base") come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009² stabilisce un quadro adeguato ed esaustivo per la definizione e l'attuazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative comuni dell'aviazione civile.
2. Lo scopo di questo parere è assistere la Commissione europea nello stabilire le norme attuative per le operazioni di volo.
3. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia)³, in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento di base.

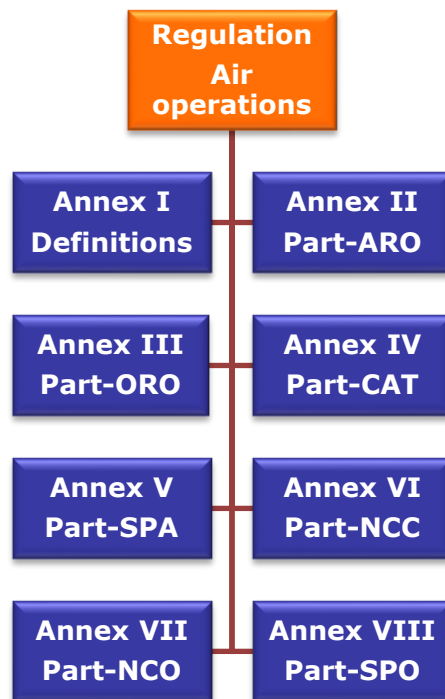
II. Campo di applicazione del parere

4. Il presente parere contiene i seguenti documenti:
 - Modifica alla regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo incluse le modifiche all'allegato I - definizioni;
 - Allegato VIII – parte SPO, requisiti tecnici per operazioni specializzate (commerciali e non commerciali) con aeroplani, elicotteri, alianti e palloni;
5. I documenti contenuti nel presente parere si basano sulla struttura normativa rivista come proposto dalla Commissione europea e dall'Agenzia nell'aprile 2011. La seguente tabella fornisce un quadro degli allegati al regolamento per le operazioni di volo.

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 19.03.2008, da pag. 1 a pag. 49.*

² Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 nel campo degli aeroporti, della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea e che abroga la direttiva 2006/33/CE. *GU L 309 del 24.11.2009, da pag. 51 a pag. 70.*

³ 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). AESA MB 08-2007 del 13 giugno 2007.

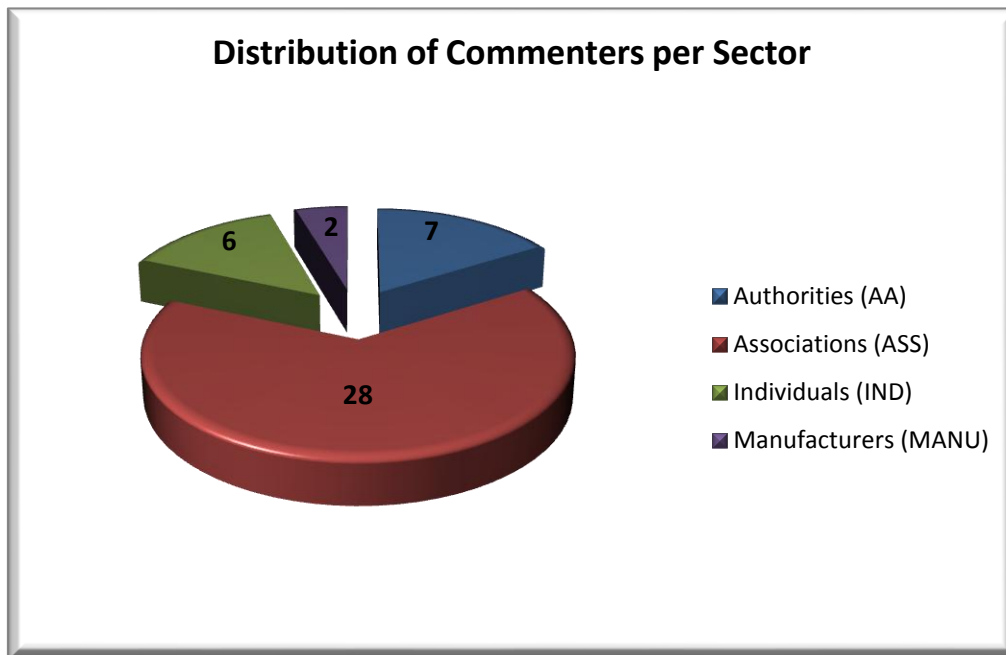
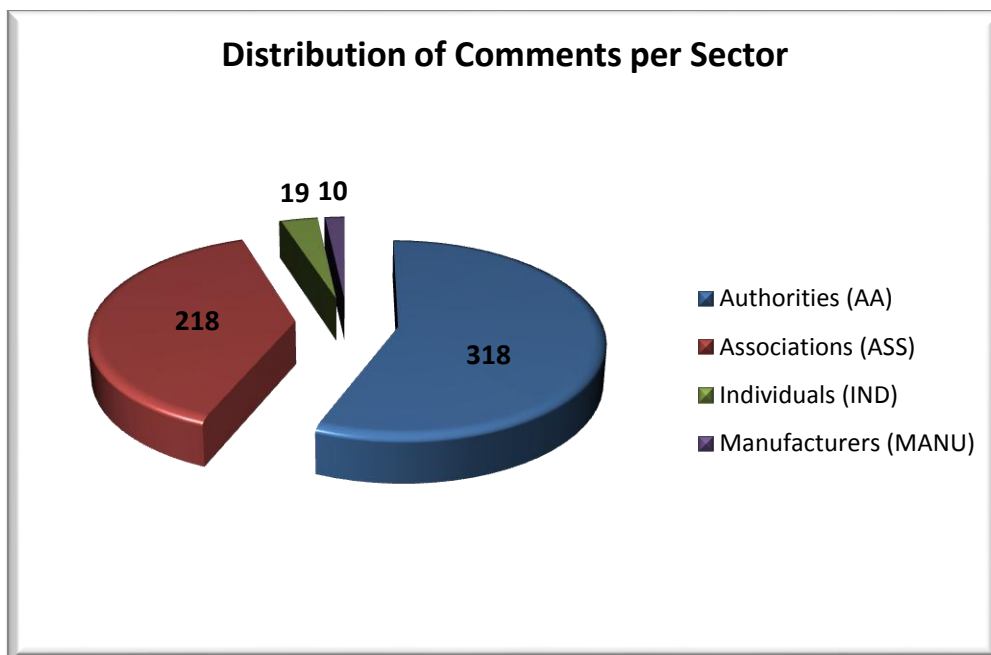
Figura 1: Allegati al regolamento per le operazioni di volo

III. Consultazione

6. Il presente parere si basa sull'NPA 2009-02 contenente i progetti di proposta per le IR e corrispondenti AMC e GM per le operazioni di volo.
 - Fase di consultazione dell'NPA
7. L'NPA 2009-02 è stato pubblicato sul sito Internet dell'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) il 30 gennaio 2009. Il periodo di consultazione è terminato il 31 luglio 2009. L'Agenzia ha ricevuto in totale 13 775 commenti, dei quali circa 350 riguardano il campo di applicazione del presente parere.
 - Fase di consultazione del CRD (documento di risposta ai commenti)
8. Le sintesi dei commenti, le corrispondenti risposte alle sintesi dei commenti e la proposta del testo rivisto della norma sono stati discussi in dettaglio nei quattro gruppi di revisione (RG) seguenti:
 - RG01 (CAT), sulle norme per le operazioni di trasporto aereo commerciale;
 - RG02 (SPO), sulle norme per le operazioni specializzate;
 - RG03 (NCC), sulle norme per le operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi; e
 - RG04 (NCO), sulle norme per le operazioni non commerciali di aeromobili a motore non complessi.
9. La proposta del testo del CRD sulla parte SPO è stata rivista dal gruppo RG02.
10. L'Agenzia ha anche effettuato un controllo sulla coerenza con le altre parti (parte CAT e parti NCC e NCO) prima di pubblicare il CRD.

11. Sulla base della vasta consultazione con le autorità, le associazioni e gli operatori, l'Agenzia ha pubblicato il CRD OPS III il 27 settembre 2011. Il periodo di reazione è terminato il 31 gennaio 2012.
 - Riunione con i membri del gruppo di revisione e conferenza web
12. Durante la fase di consultazione, l'Agenzia ha organizzato in data 23-24 novembre 2011 una riunione supplementare con i membri del RG02 (SPO) per discutere il testo del CRD pubblicato. La riunione ha permesso di migliorare il testo del CRD ed è stato riscontrato un consenso generale. Le questioni principali discusse sono state i criteri relativi alle prestazioni per gli elicotteri e le due SOP relative a HESLO e HEC.
13. In aggiunta alla riunione con i membri del RG, l'Agenzia ha tenuto una conferenza web pubblica il 29 novembre 2011 per presentare il CRD e per discutere e scambiare informazioni sulla parte SPO. Il riscontro ricevuto è stato positivo.
 - Reazioni al CRD
14. L'Agenzia ha ricevuto reazioni al CRD da 43 enti incluse autorità nazionali, produttori, associazioni e individui. Il numero totale dei commenti è di circa 560, dei quali il 15% è costituito da duplicati.

Le seguenti figure forniscono un quadro delle reazioni.

Figura 2: Quadro dei commentatori che hanno fornito reazioni**Figura 3: Panoramica dei commenti ricevuti**

15. Tutte le reazioni sono state valutate, hanno ricevuto una risposta e sono state prese in considerazione nella stesura delle modifiche all'allegato VIII al presente parere.

IV. Convenzione di numerazione delle norme

16. In linea con le linee guida dell'Agenzia sulla stesura delle norme, la seguente convenzione di numerazione è stata applicata alle IR:

<Parte>.<Capo>.<Sezione>.<N>

Spiegazione:

- <Parte>: obbligatoria - fino a quattro lettere o cifre
 esempi: SPO
- <Capo>: obbligatorio - fino a quattro lettere o cifre
 esempi: GEN, OP, POL, IDE, SPEC
- <Sezione>: obbligatoria - fino a cinque lettere o cifre
 esempi: SPO.SPEC.HESLO
- <N>: obbligatorio - numero della norma - tre cifre, con inizio da 100, in linea
 generale seguenti una numerazione in incrementi di 5.

Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo

I. Campo di applicazione

17. La regolamentazione di copertura sulle "operazioni di volo" definisce l'applicabilità generale delle parti da essa trattate e propone dei provvedimenti transitori nella forma di deroghe⁴. Viene elaborata come un regolamento di modifica e si basa sulla regolamentazione di copertura OPS iniziale che era stata votata dal comitato dell'AESA per il pacchetto CAT (parere 04/2011).

II. Panoramica delle reazioni

18. Le reazioni ricevute sulla regolamentazione di copertura OPS sono concentrate su questioni relative alla coerenza, disposizioni di transizione, certificazione o meno per tutti gli operatori commerciali, il campo di applicazione e la definizione di operazioni specializzate e la definizione di specialisti in operazioni specializzate.

III. Spiegazioni

19. L'articolo 1, paragrafi da 1 a 4 del regolamento modificativo, stabilisce il campo di applicazione del regolamento con riguardo a tutte le operazioni specializzate commerciali e non commerciali. Gli operatori specializzati commerciali saranno soggetti a un certificato mentre gli operatori specializzati non commerciali di aeroplani ed elicotteri a motore complessi dovranno dichiarare le loro attività all'autorità competente. Le relative disposizioni sulla certificazione, dichiarazione e i requisiti relativi all'organizzazione (parte ORO) sono state già pubblicate con il parere dell'AESA n. 04/2011.
20. L'articolo 1, paragrafo 5, include una definizione di operazioni specializzate commerciali e non commerciali, nonché di specialisti in operazioni specializzate. Ulteriori spiegazioni sono fornite nei capitoli III e IV seguenti.
21. Viene aggiunto un nuovo allegato VIII parte SPO, contenente i requisiti tecnici su procedure operative, prestazioni, equipaggiamento e alcuni requisiti generali per tutte le operazioni specializzate (articolo 1, paragrafo 11). La corrispondente applicabilità viene stabilita all'articolo 1, paragrafo 8. In aggiunta, nei casi in cui vengano condotte operazioni all'interno di uno spazio aereo definito o operazioni con minimi inferiori o nei casi in cui vengano trasportate merci pericolose, sia gli operatori specializzati commerciali che non commerciali devono avere un'approvazione specifica. Le disposizioni relative a tali attività e approvazioni sono contenute nella parte SPA (operazioni che richiedono un'approvazione specifica), che è stata pubblicata con il parere n. 04/2011. Ciò non richiede alcuna modifica alla regolamentazione di copertura.
22. L'articolo 1, paragrafo 9, contiene dei chiarimenti in merito ai requisiti FTL applicabili. Per il momento, per le operazioni specializzate continuano a essere valide le disposizioni nazionali. Le norme attuative (IR) corrispondenti verranno proposte in un secondo momento.
23. L'articolo 1, paragrafo 10, del regolamento modificativo contiene le disposizioni per le deroghe. Tenendo conto del fatto che non sono stabilite alcune disposizioni armonizzate nel settore delle operazioni specializzate e che per alcuni operatori è richiesta la certificazione, viene proposta una deroga generale di 3 anni.
24. Infine, l'articolo 2 include i requisiti di entrata in vigore del regolamento modificativo.

⁴ Una deroga è un tipo di provvedimento transitorio che lascia agli Stati membri la scelta di posticipare la data di implementazione di una certa disposizione, fino a un limite temporale determinato per legge.

Allegato VIII - parte SPO**I. Campo di applicazione**

25. La parte SPO dovrebbe essere letta insieme:
- alla regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo, in particolare in merito alle date di applicabilità e ai periodi di transizione;
 - all'allegato I – definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII;
 - all'allegato II – parte ARO contenente, tra l'altro, i requisiti per le autorità per gli operatori SPO relativi alle responsabilità di supervisione e alla certificazione;
 - all'allegato III – parte ORO, contenente i requisiti per le organizzazioni per gli operatori SPO che conducono operazioni specializzate commerciali e non commerciali con aeromobili a motore complessi;
 - allegato V – parte SPA, che contiene i requisiti per le operazioni che richiedono un'approvazione specifica.
26. La parte SPO contiene i requisiti tecnici per le operazioni specializzate commerciali e non commerciali.
27. Questa parte consiste di cinque capi. Il capo D, SPO.IDE e il capo E, SPO.SPEC sono inoltre suddivisi in sezioni contenenti delle norme specifiche agli aeromobili e operazioni specifiche.
28. La struttura dei capi può essere paragonata alla struttura dei requisiti essenziali nell'allegato IV al regolamento di base.
29. La struttura normativa, e in particolare le sezioni, è stata progettata in modo tale che i requisiti per le categorie di aeromobili aggiuntive, o le operazioni specifiche, possano essere aggiunti in futuro senza la necessità di effettuare modifiche al testo delle norme esistenti o alla struttura esistente.
30. La figura 4 e la figura 5 forniscono una panoramica della struttura della parte SPO. Il capo E è specifico alla parte SPO ed è spiegato in maggiori dettagli nel seguito.

Figura 4: Struttura della parte SPO – titoli

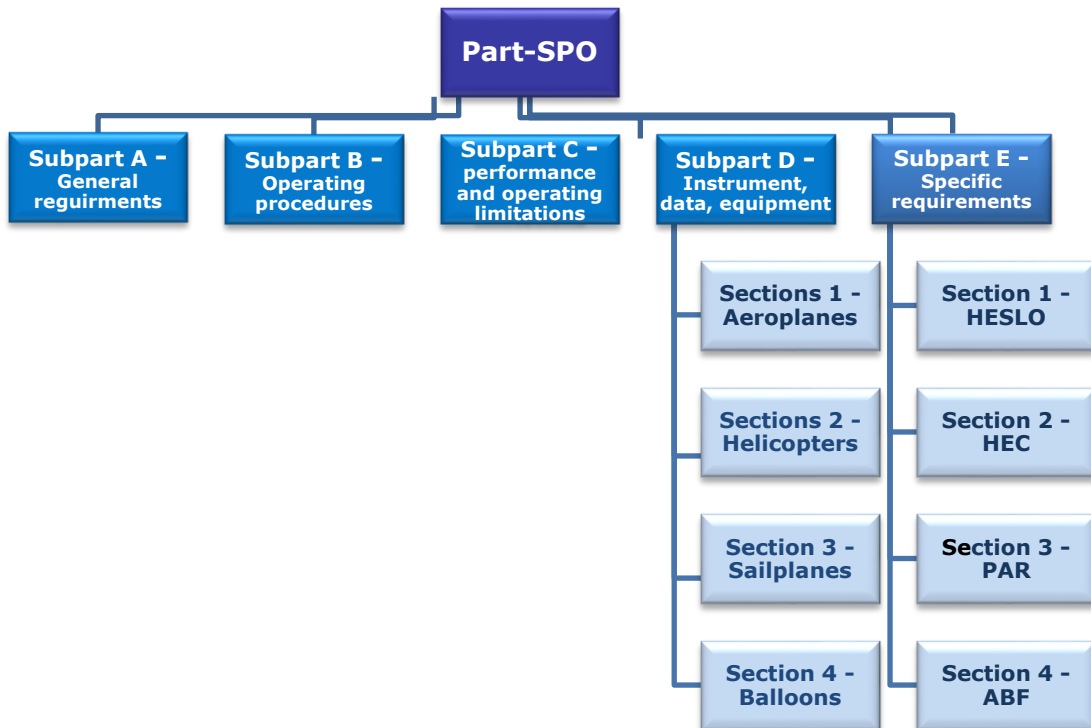
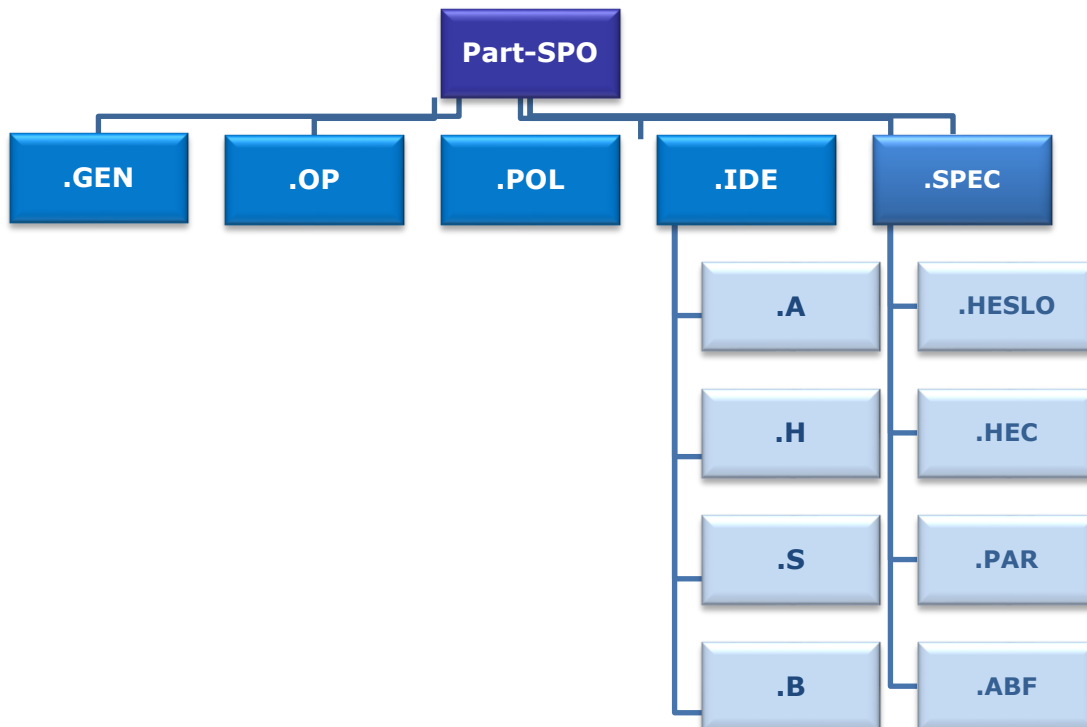


Figura 5: Struttura della parte SPO – identificatori delle norme



II. Dal lavoro aereo alle operazioni specializzate

31. Fino ad ora, l'unico riferimento a qualsiasi lavoro svolto nel settore del lavoro aereo è stato fatto sotto il gruppo delle JAA e lo sviluppo del progetto JAR-OPS4. Oggigiorno, in molti Stati membri le attività di lavoro aereo sono regolate in base alle norme dell'aviazione generale e all'allegato 6 ICAO parte II. Non ci sono SARP dell'ICAO che trattano in modo specifico il lavoro aereo.
32. Nel 2006 è stato istituito il sottogruppo III dell'AESA del gruppo di regolamentazione OPS.001 al fine di sviluppare le norme per il lavoro aereo utilizzando, se del caso, il progetto JAR-OPS 0 e 4 e tenendo anche conto delle norme nazionali in questo campo. Il gruppo di regolamentazione OPS.001 ha proposto dei progetti di norme e ha pubblicato nel 2009 l'NPA sulle operazioni di volo, che trattava anche il lavoro svolto dal sottogruppo III sul lavoro aereo.
33. L'NPA 2009-02b contiene i requisiti per le operazioni commerciali diverse dal trasporto aereo commerciale nel capo C. Questo capo deve essere letto insieme al capo A (GEN) che indica i requisiti basati sull'allegato 6 ICAO parte II. Come risultato delle fasi di consultazione pubbliche e in accordo con la Commissione europea, l'Agenzia ha rivisto la sua struttura normativa e ha deciso di separare le norme in parti diverse. L'allegato VIII ora tratta le attività di lavoro aereo ed è ampiamente basato sul capo A e capo C dell'NPA 2009-02b. Il gruppo di revisione dell'AESA istituito per preparare il CRD ha rivisto il testo dell'NPA, tenendo conto della nuova struttura normativa e, in accordo con i membri di questo gruppo di revisione, è stato deciso di chiamare questa parte parte SPO.
34. Mentre la parte SPO tratta ora principalmente le attività di lavoro aereo, il campo di applicazione della parte SPO è inteso più ampio di quello che è generalmente considerato come lavoro aereo. Infatti, in futuro questa parte potrà anche includere altri tipi di voli o di operazioni: tuttavia, questi non ricadono nella categoria del lavoro aereo in quanto tale.
35. Una modifica importante all'NPA è che la parte SPO ora tratta le operazioni specializzate condotte anche in un contesto non commerciale. L'Agenzia ha deciso di estendere il campo di applicazione della parte SPO agli operatori non commerciali. Infatti, molte attività che rientrano nell'ambito delle operazioni specializzate vengono svolte in un contesto non-commerciale, mentre i rischi per la sicurezza rimangono gli stessi delle operazioni specializzate condotte in un contesto commerciale. Di conseguenza, sarebbe sembrato pregiudizievole non regolare una categoria di operatori che in effetti conducono le stesse operazioni di altri operatori soltanto sulla base del fatto che svolgono i voli al di fuori di un contesto commerciale. Inoltre, le attenuazioni o i requisiti aggiuntivi sono applicabili e richiesti per ogni specifica operazione di lavoro aereo. La loro inclusione in altre parti, quali la parte NCC e NCO, avrebbe avuto un effetto negativo sulla leggibilità di quelle parti rendendole più complesse.

III. Attività trattate dalla parte SPO

36. Nel 2006, il sottogruppo III del gruppo di regolamentazione OPS.001 ha identificato un numero di attività considerate come attività di lavoro aereo. Da quel momento l'Agenzia ha individuato altre attività che possono essere classificate nella lista proposta da questo gruppo di regolamentazione.
37. Sono stati forniti molti commenti in merito a due punti relativi al campo di applicazione della parte SPO.

- Le attività elencate nel campo di applicazione.
38. La reazione principale su questo aspetto riguardava il fatto che alcune di queste attività non dovrebbero essere considerate come operazioni specializzate, in particolare i "voli di competizione" e il "traino di alianti". Secondo il parere di alcuni soggetti interessati, queste attività sono delle operazioni normali che ricadono sotto le norme dell'aviazione generale e quindi non dovrebbero essere regolamentate sotto questa parte.
- Il tipo della lista delle attività.
39. Dei commenti generali, in particolare provenienti dalle autorità nazionali, hanno indicato che il carattere non esaustivo della lista delle attività proposta non fornisce affidabilità su quali attività siano trattate da questa parte e quali no.
40. Di conseguenza, il parere ora propone una definizione di operazione specializzata nella regolamentazione di copertura che include dei criteri generali diretti allo scopo del volo. Questo viene integrato da una lista di 19 categorie di attività considerate come operazioni specializzate. È noto all'Agenzia che tali attività vengono svolte oggigiorno negli Stati membri europei.
41. Le attività trattate dalla parte SPO sono le seguenti: operazioni con elicotteri con carichi esterni, operazioni per il trasporto di persone all'esterno dell'elicottero, operazioni di rilevamento con elicotteri, operazioni con paracadute e paracadutismo, servizi aerei per l'agricoltura, voli di aerofotografia, traino di alianti, voli di pubblicità aerea, voli di calibrazione, voli per lavori di costruzione, incluse le operazioni di stesura delle linee elettriche, operazioni di decespugliazione, operazioni per neutralizzare l'inquinamento da idrocarburi, operazioni di distacco artificiale delle valanghe con carico esplosivo, operazioni di rilevamento, incluse le operazioni di mappatura aerea, attività di controllo dell'inquinamento, voli per riprese di notiziari, voli per riprese televisive e cinematografiche, voli per eventi speciali, inclusi i voli dimostrativi e i voli per competizioni, voli per fini di allevamento e di soccorso e voli per fini veterinari, operazioni funebri marittime, voli di ricerca scientifica (diversi da quelli di cui all'allegato II al regolamento 216/2008), insemminazione delle nuvole.
42. A causa della moltitudine di attività aeree che vengono oggigiorno condotte in Europa, non risulta possibile stabilire una lista esaustiva⁵. Inoltre, nel futuro, potrebbero emergere nuove attività che potrebbero ricadere nel campo delle operazioni specializzate. L'Agenzia non può quindi limitare le attività a quelle elencate nella norma SPO.GEN.005. Viene quindi chiarito il fatto che ogni attività, oltre a quelle già elencate e che soddisfano uno dei criteri della definizione, sarà regolamentata sotto la parte SPO. L'Agenzia ritiene che la lista delle attività insieme alla definizione ivi compresi i criteri generali permetterà ai soggetti interessati di identificare se un'attività aerea ricade sotto la parte SPO o meno.
43. Per quanto riguarda i voli di competizione e il traino di alianti, la questione non era tanto la norma in se stessa ma la dicitura "specializzate" e il timore che possano essere introdotti dei requisiti aggiuntivi in futuro. I voli di competizione vengono svolti sulla base di norme specifiche stabilite dall'organizzatore dell'evento. Gli aeromobili possono volare molto vicini l'un l'altro o al terreno o possono essere svolti dei compiti specifici. Inoltre, lo

⁵ Non esiste una definizione di lavoro aereo che includa tutte le attività di lavoro aereo. Anche la definizione dell'ICAO si limita ad elencare degli esempi. Altre autorità utilizzano la dicitura lavoro aereo, oppure specificano certe attività (come ad esempio gli Stati Uniti) o le denominano (vari) operazioni di volo speciali o eventi aeronautici speciali (Canada).

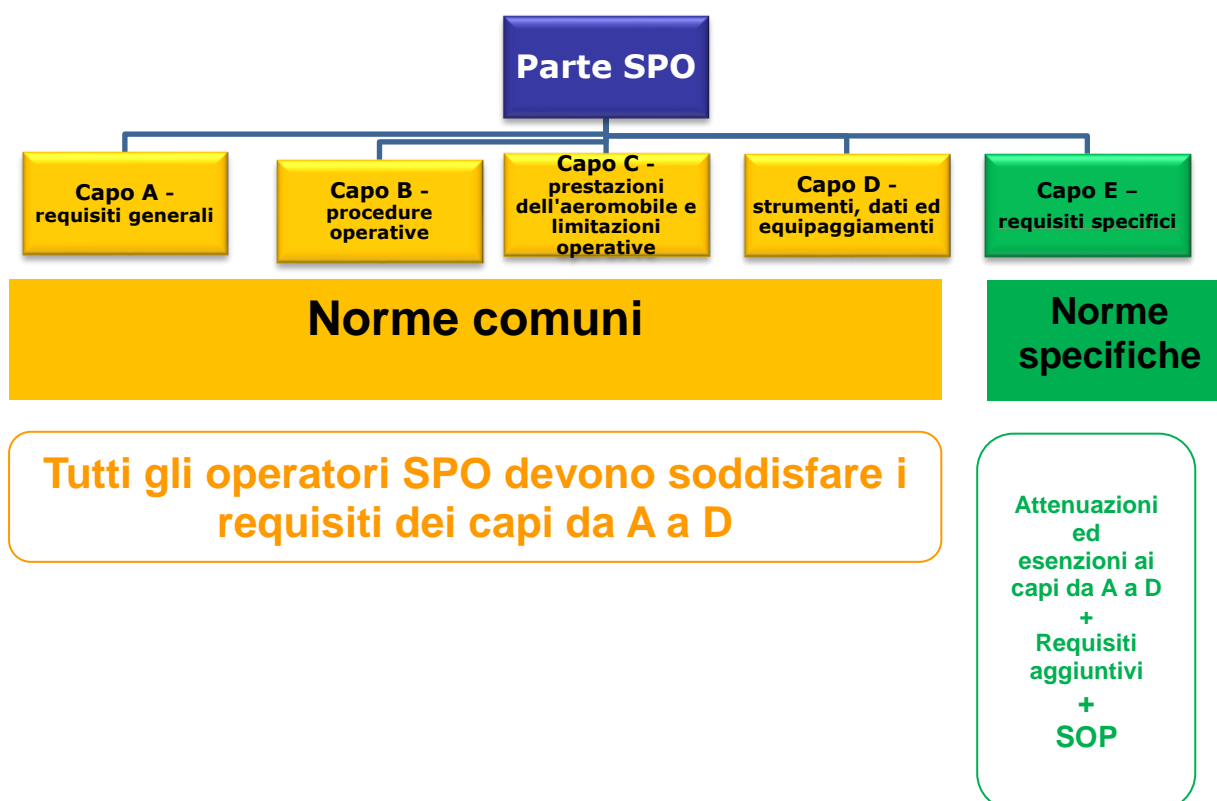
stress di vincere la gara può influenzare il modo in cui viene condotto il volo e quindi aumentare i rischi. Nel caso del traino di alianti, l'aeromobile deve essere specificatamente equipaggiato e il pilota deve avere un'abilitazione aggiuntiva. Devono essere prese altre misure precauzionali rispetto a un normale volo di piacere o di trasporto. Entrambe le attività richiedono una valutazione del rischio specifica prima di condurre il volo e delle procedure adeguate per mitigare i rischi. Questo è il motivo per cui sono state inserite nella parte SPO.

IV. La natura specifica delle operazioni specializzate

44. La parte SPO tratta le norme per le attività che sono di natura molto diversa. Contiene un insieme completo di norme al fine di includere le operazioni specializzate con aeromobili a motore complessi e aeromobili a motore non complessi.
45. Le operazioni trattate dalla parte SPO hanno delle caratteristiche specifiche:
- l'aeromobile viene utilizzato per svolgere un compito specifico, che esclude sostanzialmente i voli "normali" di piacere o di trasporto;
 - i compiti specifici comportano dei rischi specifici e quindi richiedono delle misure di attenuazione specifiche dato che, per esempio, gli aeromobili volano a quote molto basse, il volo viene effettuato mediante l'applicazione di manovre inusuali, viene eseguito il sollevamento o traino di carichi esterni/merci, le persone possono entrare o uscire dall'aeromobile durante il volo, vengono rilasciate delle sostanze dall'aeromobile o sono necessari degli equipaggiamenti speciali per compiere la missione del volo; e
 - l'operazione potrebbe coinvolgere altre persone oltre al pilota, come ad esempio degli specialisti in operazioni specializzate.
46. Inoltre, la parte SPO introduce il concetto di "specialista in operazioni specializzate". Uno specialista in operazioni specializzate è una persona assegnata dall'operatore o da un terzo, o in qualità di un'impresa, e che svolge dei compiti al suolo associati direttamente a un compito specializzato o che svolge dei compiti specializzati a bordo o dall'aeromobile. La definizione è inclusa nella regolamentazione di copertura in quanto la dicitura viene utilizzata nella regolamentazione stessa.
47. L'utilizzo della dicitura "specialista in operazioni specializzate" è stato fortemente sostenuto e richiesto dal gruppo di regolamentazione così come dalla comunità del lavoro aereo che ha commentato l'NPA e il CRD. I motivi presentati e adottati dall'Agenzia sono che queste persone richiedono un briefing o addestramento speciale, indipendentemente da chi siano nominate e devono condurre una missione di lavoro aereo. La dicitura "passeggero" è stata ritenuta inadeguata a tal riguardo.
48. Da un punto di vista legale, gli specialisti in operazioni specializzate sono membri d'equipaggio o passeggeri. Conformemente alla definizione di membro d'equipaggio contenuta nell'allegato I, un "membro d'equipaggio è una persona assegnata da un operatore a svolgere dei compiti a bordo dell'aeromobile". Se non è assegnato dall'operatore, uno specialista in operazioni specializzate è un passeggero.
49. Capo E – requisiti specifici
50. L'Agenzia prende atto di tutti i commenti positivi ricevuti durante la consultazione del CRD sull'introduzione del presente capo, che viene accolto favorevolmente dalla comunità del lavoro aereo e dalle autorità nazionali.

51. La parte SPO è suddivisa in 5 capi. I capi da A a D contengono le norme comuni per tutti gli operatori SPO. Il capo E è stato introdotto al fine di soddisfare i seguenti 3 obiettivi specifici:

- Obiettivo 1: proporre dei requisiti aggiuntivi, se necessari. A causa del diverso tipo delle attività che rientrano nella parte SPO, a volte sono necessari dei requisiti aggiuntivi per un'attività specifica e tali requisiti sono quindi trattati nel presente capo in quanto non possono essere applicati a tutti gli operatori SPO. Per esempio, gli operatori di elicotteri che svolgono operazioni con carichi sospesi richiedono dell'equipaggiamento aggiuntivo rispetto a quello richiesto dal capo D (IDE) dato che la natura della missione implica l'installazione o la presenza di equipaggiamento specifico che non viene richiesto per altre attività.
- Obiettivo 2: per consentire le necessarie esenzioni o attenuazioni alle norme comuni. Alcune norme contenute nei capi da A a D possono non essere adeguate a tutti i diversi tipi di operazioni specializzate o potrebbero rappresentare un ostacolo al compimento della missione in modo sicuro se tali norme fossero seguite. È quindi necessario assicurare la flessibilità e proporzionalità delle norme.
- Obiettivo 3: contenere delle specifiche dettagliate che servono come base per le SOP degli operatori. Il presente capo contiene 2 specifiche dettagliate, che sono state sviluppate dagli operatori e riviste dall'Agenzia in consultazione con gli esperti del gruppo di revisione. Tali specifiche sono contenute in AMC per permettere la necessaria flessibilità richiesta dalle operazioni specializzate. Mentre gli operatori SPO dovranno soddisfare i requisiti di alto livello, è importante fornirgli la massima flessibilità per implementare efficacemente questi requisiti per assicurare che possano svolgere i compiti specializzati e condurre le operazioni con un elevato livello di sicurezza.



52. Attualmente, 4 operazioni specializzate sono state introdotte in questo capo. La sezione 1 (operazioni con elicotteri con carichi esterni sospesi) e la sezione 2 (trasporto di persone all'esterno dell'elicottero) includono le specifiche dettagliate di cui sopra. La sezione 3 (operazioni con paracadute) e la sezione 4 (voli acrobatici) contengono le necessarie attenuazioni o esenzioni. Delle specifiche più dettagliate possono essere sviluppate per mezzo di un iter normativo separato.
53. Il capo E è suddiviso come segue:
- Sezione 1 - operazioni con elicotteri con carichi esterni sospesi (HESLO) sono delle attività svolte ai fini del trasporto di carichi esterni con mezzi diversi (per esempio, carico sospeso imbracato, pod esterni o rack). Sono stati aggiunti alcuni requisiti relativi all'equipaggiamento in quanto sono ritenuti necessari per la realizzazione di qualsiasi volo HESLO. La presente sezione contiene delle specifiche in un AMC, che è stato ampiamente commentato. Tali specifiche saranno disponibili con la decisione dell'AESA.
 - Sezione 2 - trasporto di persone all'esterno dell'elicottero (HEC) sono delle attività svolte ai fini del trasporto di persone come carichi esterni da/verso aeroporti e/o siti operativi. Non includono il trasferimento di piloti in mare o operazioni con verricello effettuate nel quadro del servizio medico di emergenza con elicotteri che sono entrambe delle attività di trasporto aereo commerciale che rientrano sotto SPA.HHO. Per quanto riguarda HESLO, sono stati aggiunti dei requisiti sugli equipaggiamenti aggiuntivi per motivi di sicurezza. Le specifiche in AMC saranno disponibili con la decisione dell'AESA, tenendo conto delle reazioni ricevute durante la consultazione al CRD.
 - Sezione 3 - operazioni con paracadute (PAR) contiene diverse attenuazioni alle norme dei capi da A a D per permettere ai paracadutisti (riferiti nella norma come specialisti in operazioni specializzate) di svolgere le proprie mansioni. Per esempio, devono essere in grado di saltare dall'aeromobile e quindi il requisito di essere vincolati non è in questo caso applicabile. Inoltre, gli specialisti in operazioni specializzate che effettuano esibizioni con dispositivi fumogeni non devono conformarsi (in certe condizioni) al requisito che vieta il rilascio di merci pericolose su aree congestionate, altrimenti non sarebbero in grado di svolgere le proprie mansioni. Inoltre, viene introdotta una attenuazione in merito ai requisiti relativi all'ossigeno ed è stata identificata un'esenzione per evitare dei requisiti sugli equipaggiamenti irrealizzabili. Infine, è stato inserito un requisito aggiuntivo per le operazioni con i palloni sull'acqua dove possono essere trasportate più di 6 persone, al fine di determinare il trasporto di un ELT da parte del pilota in comando.
 - Sezione 4 - voli acrobatici (ABF) contiene le esenzioni necessarie al fine di evitare di imporre troppi requisiti non necessari per questo tipo di operazioni. Sono state introdotte delle esenzioni per evitare di trasportare kit di pronto soccorso o estintori portatili.

V. Reazioni specifiche e modifiche principali***SPO.GEN.106 Responsabilità degli specialisti in operazioni specializzate***

54. È stata formulata una nuova disposizione per identificare chiaramente le responsabilità degli specialisti in operazioni specializzate. Come già menzionato in precedenza, a volte gli specialisti in operazioni specializzate possono essere considerati come membri d'equipaggio - le cui responsabilità sono definite nella norma SPO.GEN.105 - e a volte possono essere considerati come passeggeri. Al fine di definire chiaramente le responsabilità in entrambi i casi, la norma SPO.GEN.106 fornisce i compiti e gli obblighi per gli specialisti in operazioni specializzate che non operano come membri d'equipaggio.

SPO.GEN.155 Trasporto di merci pericolose

55. Il trasporto di merci pericolose deve essere svolto conformemente alle istruzioni tecniche dell'ICAO. Questo paragrafo specifica i casi in cui le merci pericolose possono essere trasportate senza il possesso di un'approvazione specifica conformemente alla norma SPA.DG. Ciò si applica ad esempio quando le merci pericolose sono trasportate a bordo dell'aeromobile per scopi specializzati. Le istruzioni tecniche dell'ICAO elencano i casi rilevanti. Una ulteriore attenuazione è prevista nel capo E per HESLO nel caso in cui gli operatori trasportino merci pericolose verso o da siti non presidiati o località remote. Applicare in pieno le disposizioni corrispondenti delle istruzioni tecniche non è stato considerato praticabile. L'esenzione deve essere approvata dall'autorità competente.

SPO.OP.130/131 Rifornimento di combustibile e lubrificante – aeroplani/elicotteri

56. Per i voli VFR, il pilota in comando inizia il volo soltanto se è certo che l'elicottero è provvisto della quantità di combustibile e lubrificante sufficiente per raggiungere l'aeroporto o il sito operativo dove si intende atterrare e poi trasportare combustibile e carburante per ulteriori 20 minuti di volo. Molti soggetti interessati hanno richiesto l'introduzione di una attenuazione dato che in molti voli di lavoro aereo di breve durata gli elicotteri devono essere il più leggeri possibile per poter svolgere le proprie mansioni. A seguito di questa richiesta, l'Agenzia permette ora agli operatori di trasportare combustibile e lubrificante per 10 minuti soltanto, sempre che il volo rimanga entro 25 NM dall'aeroporto/sito operativo di partenza.

SPO.OP.135 Informazioni di sicurezza

57. Le informazioni di sicurezza sono adattate alla natura specifica delle operazioni specializzate e devono essere più approfondite delle normali informazioni di sicurezza ai passeggeri. Possono essere sostituite da un programma d'addestramento.

SPO.OP.185 Simulazione di situazioni anormali in volo

58. In linea con le norme generali, questo requisito proibisce al pilota in comando di svolgere delle simulazioni (situazioni anormali o di emergenza) quando vengono trasportati degli specialisti in operazioni specializzate eccetto che per scopi addestrativi.

SPO.OP.200 Rilevamento di prossimità al suolo

59. Il presente requisito contiene una norma di sicurezza molto generica indicante che nei casi in cui sia rilevata una eccessiva prossimità al suolo da un membro dell'equipaggio di condotta o dal sistema di allarme di prossimità al suolo, il pilota deve iniziare immediatamente la manovra correttiva al fine di ristabilire condizioni di volo sicure. Tuttavia, per alcune operazioni specializzate, quali i servizi aerei per l'agricoltura (per i quali il volo deve svolgersi entro una distanza dal suolo al di sotto di quella che farebbe scattare il GPWS), è stato ritenuto necessario fornire della flessibilità permettendo al pilota di disabilitarlo.

SPO.OP.205 Sistema anticollisione in volo (ACAS) - aeroplani ed elicotteri a motore complessi

60. Il presente requisito obbliga l'operatore a stabilire delle procedure per assicurare che quando l'ACAS II è installato ed efficiente, deve essere utilizzato conformemente al regolamento (UE) n. 1332/2011. Nel caso in cui sia installato ed efficiente, deve essere applicato lo stesso principio del sistema di allarme di prossimità al suolo. Questa attenuazione riguarda le attività quali voli di competizione o voli acrobatici durante le quali gli aeromobili possono trovarsi a volare molto vicini l'un l'altro.

SPO.POL.146 Prestazioni e criteri operativi - elicotteri

61. La presente disposizione contiene i requisiti di categoria relativi alle prestazioni per gli elicotteri che operano sopra aree congestionate. Il presente requisito è stato ampiamente commentato, in particolare il punto SPO.POL.146, lettera a). Gli operatori di elicotteri si sono opposti vivamente all'obbligo di essere unicamente certificati nella categoria A al fine di poter operare in queste aree. Essi sostengono che non sarebbero più in grado di operare in quanto la maggior parte di loro, oggigiorno, utilizza soltanto elicotteri con prestazioni di categoria B, anche in aree congestionate. L'Agenzia ha preso in considerazione questa situazione. Il requisito è stato modificato per permettere agli elicotteri di prestazioni di categoria B di volare sopra aree congestionate ma sotto due condizioni: devono essere intraprese delle misure di sicurezza per prevenire rischi ingiustificati a persone o cose a terra e una volta che queste misure di sicurezza siano stabilite, l'operazione deve essere approvata dall'autorità competente.

Trasporto e uso dell'ossigeno supplementare

62. Le seguenti norme riguardanti l'ossigeno per gli aeroplani e gli elicotteri non complessi sono state ampiamente commentate e discusse:
- SPO.OP.195 Uso dell'ossigeno supplementare, e
 - SPO.IDE.A/H.175 Ossigeno – aeroplani/elicotteri non pressurizzati.
63. Viene generalmente richiesto di attenuare queste norme per SPO, sulla base della pratiche operative attuali in alcuni Stati membri.
64. L'Agenzia, nel rivedere i commenti e il materiale ricevuto su questo argomento ha sottolineato quanto segue:

- I requisiti per gli elicotteri pressurizzati sono stati cancellati, dato che non esistono elicotteri pressurizzati utilizzati nell'UE.
- Il testo attuale per gli aeroplani è stato mantenuto allineato con i requisiti NCC.IDE e NCO.IDE considerando che il rischio di ipossia del pilota potrebbe portare a delle situazioni pericolose sottoponendo terze parti a rischi inaccettabili.
- L'agenzia ha tenuto in modo particolare in considerazione il fatto che la fisiologia umana non è differente a seconda della natura delle operazioni svolte o la complessità degli aeromobili.
- L'Agenzia riconosce anche le valutazioni effettuate dall'ICAO su questo tema, disponibili nel Doc 8984 "Manual of Civil Aviation Medicine" nell'ultima versione modificata del 2008. Questo documento contiene in particolare una descrizione degli effetti dell'ipossia a diverse altitudini e conferma la necessità del requisito.
- Tuttavia, viene riconosciuto che:
 - Certe attività SPO sarebbero pesantemente influenzate o pregiudicate dai requisiti relativi al trasporto e uso dell'ossigeno supplementare.
 - L'esperienza complessiva nelle operazioni ad alta quota senza l'ossigeno di alcuni operatori SPO.
 - I piloti e gli specialisti in operazioni specializzate con una lunga esperienza di volo in alcune regioni di montagna possono essere fisiologicamente adattati a queste altitudini.
 - Possono essere definiti e implementati nelle SOP dei criteri di mitigazione del rischio e di limitazione del tempo di esposizione ad alta quota senza ossigeno.
 - Quindi, pur mantenendo il requisito generale sul trasporto e uso di ossigeno supplementare, l'Agenzia ha tenuto conto della natura specifica di alcune attività SPO e ha considerato di attenuare tale requisito sotto determinate condizioni, previa approvazione dell'autorità competente.

Equipaggiamento per la mitigazione degli incidenti

65. Questo requisito è stato cancellato a seguito di commenti ricevuti che evidenziano la difficoltà di farlo rispettare in modo proporzionato tenendo conto degli aspetti di progettazione e dei tempi di implementazione. L'Agenzia lo riconsidererà nel futuro in un iter normativo dedicato.

SPO.IDE.A.130 Sistema di avviso e rappresentazione del terreno (TAWS)

66. Il testo è stato rivisto per chiarire l'applicabilità del requisito e sono state aggiunte delle attenuazioni nel capo E.

SPO.IDE.H.195 Voli sopra l'acqua – elicotteri a motore non complessi e SPO.IDE.H.197 Giubbotti di salvataggio – elicotteri a motore complessi

67. Il requisito relativo all'illuminazione elettrica per i giubbotti di salvataggio è stato mantenuto per gli elicotteri, in modo consistente alla parte NCC e NCO. Inoltre, a seguito dei commenti ricevuti, è stato chiarito che i giubbotti di salvataggio non devono

necessariamente essere stivati in luoghi facilmente accessibili ma possono anche essere direttamente indossati dalle persone cui sono destinati.

68. Vengono anche aggiunte delle condizioni per considerare il caso dei tipi di elicotteri bimotore che sono classificati come "elicotteri non complessi".

SPO.IDE.B.140 Equipaggiamenti vari

69. L'applicabilità di certe voci incluse negli equipaggiamenti vari per palloni, quali i guanti protettivi o il coltello, è stata rivista in termini di categoria dei palloni a seguito di commenti e consigli di esperti.

Colonia, 16 aprile 2012

P. GOUDOU
Direttore esecutivo