

**IT**

**IT**

**IT**

Proposta di

## REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ( )

**che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, al fine di estenderne il campo di applicazione alla regolamentazione delle operazioni di volo, delle licenze di pilotaggio e degli aeromobili di paesi terzi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>2</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>4</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il secondo considerando del regolamento (CE) n. 1592/2002<sup>5</sup> specifica, tra l'altro, che si dovrebbero elaborare appropriati requisiti essenziali concernenti le operazioni condotte con aeromobili e la certificazione degli equipaggi di condotta e l'applicazione del regolamento agli aeromobili dei paesi terzi; l'articolo 7 di detto regolamento prevede che la Commissione presenti quanto prima al Parlamento europeo e al Consiglio proposte relative ai principi fondamentali, all'applicabilità e ai requisiti essenziali per la regolamentazione del personale e delle organizzazioni interessate alle operazioni di volo con aeromobili.
- (2) L'ambito dell'azione comunitaria deve essere chiaramente definito, al fine di individuare in modo inequivocabile le persone, le organizzazioni e i prodotti cui si applicano il presente regolamento e le regole adottate per la sua attuazione; tale ambito può essere definito meglio facendo riferimento a un elenco di aeromobili le cui operazioni sono escluse dall'azione comunitaria; l'elenco degli aeromobili esclusi, di

---

<sup>1</sup> Non ancora pubblicata.

<sup>2</sup> Non ancora pubblicato.

<sup>3</sup> Non ancora pubblicato.

<sup>4</sup> Non ancora pubblicato.

<sup>5</sup> GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.

cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 1592/2002, sarà usato a tale scopo, salvo modifiche volte a facilitarne la comprensione.

- (3) I cittadini europei devono godere in ogni circostanza di un livello elevato e uniforme di protezione; gli aeromobili di paesi terzi che operano verso, da o nel territorio cui si applica il trattato devono essere soggetti a un adeguato controllo a livello comunitario.
- (4) La Comunità deve definire, in linea con le norme fissate dalla convenzione di Chicago, i requisiti essenziali applicabili a persone e organizzazioni interessate alle operazioni di volo con aeromobili, nonché a persone e prodotti interessati all'addestramento e all'esame medico dei piloti; se necessario, tali requisiti devono essere elaborati per la regolamentazione dei meccanici di volo. La Commissione deve essere autorizzata ad elaborare le necessarie regole di attuazione.
- (5) Il funzionamento efficace di un sistema comunitario di sicurezza dell'aviazione civile nei campi cui si applica il presente regolamento richiede una cooperazione rafforzata fra la Comunità, gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, al fine di individuare le condizioni non sicure e adottare le necessarie misure correttive.
- (6) La promozione di una cultura della sicurezza e il corretto funzionamento di un sistema normativo nei campi cui si applica il presente regolamento richiedono che incidenti e eventi siano segnalati spontaneamente dai testimoni; tali segnalazioni sarebbero agevolate dalla creazione di un ambiente non punitivo e si dovrebbero adottare opportune misure a livello di Stati membri per garantire la riservatezza delle informazioni e la tutela delle persone che le riferiscono.
- (7) Conformemente ai principi di "good governance", organismi di valutazione adeguatamente accreditati dovrebbero essere autorizzati a rilasciare licenze di pilotaggio per le operazioni amatoriali.
- (8) Al fine di assistere correttamente la Comunità, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea dovrebbe essere autorizzata a rilasciare certificati a persone, organizzazioni e prodotti cui si applica il presente regolamento, qualora l'azione a livello centrale sia più efficace rispetto alla certificazione a livello di Stati membri; per lo stesso motivo, l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata a prendere decisioni relative alle operazioni di volo con aeromobili, alla certificazione dell'equipaggio o alla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi, qualora questa sia la migliore soluzione per assicurare l'uniformità e favorire il funzionamento del mercato interno; l'Agenzia deve avere l'autorità necessaria ad espletare tali compiti.
- (9) Si devono modificare diversi articoli del regolamento (CE) n. 1592/2002 per offrire alle persone soggette a regolamentazione i necessari mezzi di ricorso allorché l'Agenzia è autorizzata, a norma del presente regolamento, ad adottare decisioni che le riguardano; si devono introdurre nuove definizioni per agevolare la comprensione dei nuovi articoli introdotti in detto regolamento.
- (10) Conformemente ai principi di sussidiarietà e proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato, gli obiettivi dell'azione proposta, cioè la creazione e l'applicazione uniforme di un insieme di regole comuni che disciplinano la certificazione degli equipaggi di condotta, le operazioni di volo e gli aeromobili di paesi terzi, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, grazie campo di applicazione europeo del presente regolamento, essere conseguiti meglio a livello

comunitario. Il presente regolamento si limita al minimo necessario per il conseguimento di tali obiettivi e non va al di là di quanto necessario a tal fine.

- (11) Il presente regolamento istituisce un quadro adeguato e completo per il controllo degli aeromobili di paesi terzi che operano verso, da o nel territorio cui si applica il trattato. La direttiva 2004/36/CE<sup>6</sup> sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari dovrebbe pertanto essere abrogata a tempo debito.
- (12) Le misure previste dal presente regolamento si basano sul parere espresso dall’Agenzia europea per la sicurezza aerea<sup>7</sup>, conformemente all’articolo 12, paragrafo 2, lettera b), e all’articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1592/2002.
- (13) Il regolamento (CE) n. 1592/2002 deve essere modificato di conseguenza.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 1592/2002 è così modificato:

1. All’articolo 3, si aggiungono le seguenti lettere da h) a n):

- “(h) “operatore”, qualsiasi persona fisica o giuridica che utilizzi o intenda utilizzare uno o più aeromobili;
- (i) “operazione commerciale”, un’attività aeronautica remunerata, oggetto di un contratto fra un operatore e un cliente, nella quale il cliente non è, direttamente o indirettamente, un proprietario dell’aeromobile usato ai fini del contratto e l’operatore non è, direttamente o indirettamente, un dipendente del cliente;
- (j) “aeromobile complesso a motore”:
  - (i) un aereo:
    - con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg, o
    - con una configurazione massima approvata dei posti passeggeri superiore a 9, o
    - certificato per operare con equipaggio minimo di almeno 2 piloti, o
    - dotato di uno o più motori a turboreazione, o
  - (ii) un elicottero:
    - con una massa massima certificata al decollo superiore a 3 175 kg, o
    - con una configurazione massima approvata dei posti passeggeri superiore a 5, o

---

<sup>6</sup> GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.

<sup>7</sup> Parere dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea n. 3/2004, XXXX

- certificato per operare con equipaggio minimo di almeno 2 piloti, o
- (iii) un aeromobile a rotore basculante (“tilt rotor” o convertiplano);
- (k) “operazione amatoriale”, qualsiasi operazione non commerciale con un aeromobile non complesso a motore;
- (l) “organismo di valutazione”, un organismo che può valutare la conformità delle persone fisiche o giuridiche alle regole stabilite per assicurare l’osservanza dei requisiti essenziali e rilasciare il relativo certificato;
- (m) “dispositivo di simulazione per addestramento”, qualsiasi tipo di dispositivo in cui siano simulate le condizioni di volo a terra; sono compresi i simulatori di volo, i dispositivi di addestramento al volo, gli allenatori per le procedure di volo e navigazione e i dispositivi di addestramento al volo strumentale di base;
- (n) “abilitazione”, una dichiarazione riportata nella licenza di pilotaggio che specifica facoltà, deroghe o limitazioni relative alle attività consentite dalla licenza”.

2. L’articolo 4 è così modificato:

- (a) al paragrafo 1, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:
  - “b) immatricolati in uno Stato membro, a meno che il controllo regolamentare di sicurezza su di essi non sia stato delegato a un paese terzo ed essi non siano utilizzati da un operatore comunitario, o
  - (c) immatricolati in un paese terzo e utilizzati nel territorio degli Stati membri da operatori stabiliti o residenti nella Comunità;”
- (b) al paragrafo 1, si aggiunge la seguente lettera d):
  - “d) immatricolati in un paese terzo e gestiti da operatori di paesi terzi nel territorio di uno Stato membro.”
- (c) al paragrafo 1, l’ultima frase è sostituita dalla seguente:
  - “sono conformi al presente regolamento.”
- (d) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:
  - “2. Il personale interessato alle operazioni di volo con gli aeromobili di cui al paragrafo 1, lettera b) o c), è conforme al presente regolamento.
  - 3. Le operazioni di volo con gli aeromobili di cui al paragrafo 1, lettera b), c) o d), sono conformi al presente regolamento.”
- (e) è aggiunto il seguente paragrafo 4:
  - “4. I paragrafi 1, 2 e 3 non si applicano agli aeromobili di cui all’allegato II.”
- (f) il paragrafo 3 è rinumerato paragrafo 5.

3. L’articolo 5 è così modificato:

- (a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- “2. La conformità degli aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettera b), e dei prodotti, delle parti e delle pertinenze montati sugli stessi è dimostrata in linea con le seguenti disposizioni:”
- (b) al paragrafo 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
- “(d) le organizzazioni responsabili della manutenzione di prodotti, parti e pertinenze devono dimostrare la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi. Salvo esistano disposizioni contrarie, queste capacità e questi mezzi sono attestati attraverso il rilascio di un’approvazione dell’organizzazione. I privilegi concessi alle organizzazioni approvate e il campo di applicazione dell’approvazione sono specificati nelle modalità di approvazione;”
- (c) al paragrafo 2, è aggiunta la seguente lettera e):
- “(e) le organizzazioni responsabili della progettazione e della produzione di prodotti, parti e pertinenze devono dimostrare la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi. Salvo esistano disposizioni contrarie, queste capacità e questi mezzi sono attestati attraverso il rilascio di un’approvazione dell’organizzazione. I privilegi concessi alle organizzazioni approvate e il campo di applicazione dell’approvazione sono specificati nelle modalità di approvazione;”
- (d) al paragrafo 2, le lettere e) ed f) sono rinumerate f) e g);
- (e) è aggiunto il seguente paragrafo 3:
- “3. Gli aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettera a), e i prodotti, parti e pertinenze montati sugli stessi sono conformi al paragrafo 2, lettere a), b) ed e).”
- (f) al paragrafo 3, la frase iniziale è sostituita dalla seguente:
- “In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3:”
- (g) al paragrafo 4, è aggiunta la seguente lettera j):
- “(j) le modalità secondo le quali gli aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d) dimostrano la conformità ai requisiti essenziali.”
- (h) al paragrafo 5, la frase iniziale è sostituita dalla seguente:
- “Nello stabilire le regole di attuazione di cui al paragrafo 5, la Commissione farà particolare attenzione a che le stesse:”
- (i) al paragrafo 5, è aggiunta la seguente lettera d):
- “(d) non impongano, per gli aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d) requisiti incompatibili con gli obblighi degli Stati membri nei confronti dell’ICAO.”

(j) i paragrafi 3, 4 e 5 sono rinumerati 4, 5 e 6.

4. L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

*“Articolo 7*

**Certificazione degli equipaggi di condotta**

1. Gli equipaggi di condotta implicati nelle operazioni di volo con gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), e le organizzazioni, le persone e i dispositivi di simulazione implicati nel loro addestramento e in prove, controlli e valutazione medica sono conformi ai requisiti essenziali fissati nell'allegato III.

2. Una persona può pilotare un aeromobile soltanto se è titolare di una licenza di pilotaggio e di un certificato medico idonei all'operazione da svolgere:

- (a) un pilota ottiene una licenza se dimostra di osservare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi a conoscenze teoriche, abilità pratiche e competenza linguistica; se i suoi privilegi si limitano alle operazioni amatoriali, la licenza può essere rilasciata da un organismo di valutazione;
- (b) un pilota ottiene un certificato medico se dimostra di osservare le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali relativi all'idoneità medica. Il certificato medico è rilasciato da esaminatori o centri aeromedici, eccetto per i piloti interessati alle operazioni amatoriali, nel qual caso può essere rilasciato da un medico generico;
- (c) i privilegi concessi al pilota e il campo di applicazione della licenza e del certificato medico sono specificati nella licenza;
- (d) per quanto riguarda gli equipaggi di condotta implicati nelle operazioni di volo con gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), i requisiti di cui alle lettere a) e b) possono essere accertati tramite il riconoscimento di licenze e certificati medici rilasciati da o per conto di un paese terzo.

3. La capacità degli organismi di valutazione, dei centri di addestramento dei piloti e delle organizzazioni responsabili della valutazione dell'idoneità medica dei piloti di ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi in relazione con il rilascio di licenze e certificati medici è riconosciuta mediante il rilascio di un certificato di approvazione:

- (a) il certificato di approvazione è rilasciato se è dimostrato che l'organizzazione osserva le norme stabilite per assicurare la conformità ai relativi requisiti essenziali;
- (b) i privilegi concessi con l'approvazione sono specificati nel certificato di approvazione.

4. Un dispositivo di simulazione utilizzato per l'addestramento dei piloti deve essere accompagnato da un certificato, che viene rilasciato se è dimostrato che il dispositivo rispetta le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti.

5. Le persone responsabili dell'addestramento dei piloti, della valutazione della loro competenza o idoneità medica devono essere in possesso di un idoneo certificato:

- (a) il certificato viene rilasciato se è dimostrato che il richiedente osserva le norme stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali pertinenti;
- (b) i privilegi concessi con il certificato sono specificati nello stesso.

6. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole di attuazione del presente articolo, specificando in particolare:

- (a) le diverse abilitazioni per le licenze di pilotaggio e i certificati medici idonei ai diversi tipi di attività svolte;
- (b) le condizioni relative a rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca di licenze, abilitazioni per le licenze, certificati medici, approvazioni di organizzazioni, organismi di valutazione e certificati del personale;
- (c) i privilegi e gli obblighi dei titolari di licenze, le abilitazioni per le licenze, i certificati medici, le approvazioni di organizzazioni e certificati del personale.

7. Nello stabilire le regole di attuazione di cui al paragrafo 6, la Commissione farà particolare attenzione a che le stesse:

- (a) rispecchino lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'addestramento degli equipaggi di condotta;
- (b) consentano una reazione immediata alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi.”

5. È inserito il seguente articolo 7 bis:

*“Articolo 7 bis*

**Esercizio di aeromobili**

1. L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b), c) e d) è conforme ai requisiti essenziali fissati nell'allegato IV.

2. Gli operatori impegnati in operazioni commerciali devono dimostrare la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai loro privilegi:

- (a) queste capacità e questi mezzi sono attestati tramite il rilascio di un certificato;
- (b) i privilegi concessi all'operatore e il campo di applicazione delle operazioni sono specificati nel certificato;
- (c) per quanto riguarda gli operatori impegnati nell'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), i requisiti del presente paragrafo possono essere accertati tramite il riconoscimento dei certificati rilasciati da o per conto di un paese terzo.

3. Gli operatori impegnati in operazioni non commerciali con aeromobili complessi a motore devono dichiarare la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio degli aeromobili.



4. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole di attuazione del presente articolo, specificando in particolare:

- (a) le condizioni per operare con aeromobili in conformità dei requisiti essenziali fissati nell'allegato IV;
- (b) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca del certificato dell'operatore di cui al paragrafo 2;
- (c) i privilegi e gli obblighi degli operatori e dei titolari di certificati.

5. Stabilendo le regole di attuazione di cui al paragrafo 4, la Commissione farà particolare attenzione a che le stesse:

- (a) rispecchino lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore delle operazioni di volo;
- (b) tengano conto delle esperienze di servizio su scala mondiale degli aeromobili, nonché del progresso scientifico e tecnico;
- (c) consentano una reazione immediata alle cause accertate di incidenti e inconvenienti gravi;
- (d) non impongano, per gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere c) e d) requisiti incompatibili con gli obblighi degli Stati membri nei confronti dell'ICAO."

6. È inserito il seguente articolo 7 ter:

*"Articolo 7 ter*

#### **Meccanici di volo**

Con riferimento ai principi fondamentali, all'applicabilità e ai requisiti essenziali per la certificazione dei meccanici di volo, la Commissione presenta quanto prima proposte in materia al Parlamento europeo e al Consiglio."

7. È inserito il seguente articolo 7 quater:

*"Articolo 7 quater*

#### **Controllo collettivo**

1. Gli Stati membri e l'Agenzia cooperano per assicurare, tramite una raccolta adeguata, comprese le ispezioni a terra, e la condivisione delle informazioni, che le disposizioni del presente regolamento e le relative regole di attuazione siano effettivamente applicate.

2. La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3, le regole di attuazione del presente articolo, specificando in particolare:

- (a) le condizioni per la raccolta e lo scambio di informazioni;
- (b) le condizioni per condurre le ispezioni a terra;

- (c) le condizioni in cui un aeromobile non conforme al presente regolamento e alle relative regole di attuazione deve essere bloccato a terra.”

8. All'articolo 8, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

“2. Nelle more dell'adozione delle regole di attuazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 5, e all'articolo 7 bis, paragrafo 3, e fatto salvo l'articolo 57, paragrafo 2, i certificati che non possono essere rilasciati conformemente al presente regolamento possono essere rilasciati sulla base delle normative nazionali vigenti.”

9. L'articolo 10 è così modificato:

- (a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

“5. Quando è possibile raggiungere con altri mezzi un livello di protezione equivalente a quello conseguito mediante le regole di attuazione relative agli articoli 5, 6, 7 e 7 bis, gli Stati membri possono rilasciare un'approvazione in deroga a tali regole di attuazione, senza discriminazioni a motivo della nazionalità. In questi casi, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione la sua intenzione di rilasciare tale approvazione, indicando i motivi che dimostrano la necessità della deroga alla regola in questione e le condizioni fissate per garantire il raggiungimento di un livello di protezione equivalente.”

- (b) è aggiunto un nuovo paragrafo 7:

“7. L'Agenzia può inoltre concedere deroghe o approvazioni conformemente ai paragrafi 3 e 5 quando agisce in veste di autorità competente. In questo caso, l'Agenzia informa gli Stati membri e la Commissione e la decisione di cui ai paragrafi 4 e 6 è presa secondo la procedura di cui all'articolo 54, paragrafo 3.”

10. È inserito il seguente articolo 11 bis:

*“Articolo 11 bis*

**Tutela della riservatezza delle informazioni sulla sicurezza**

1. Qualora le informazioni di cui all'articolo 11 siano fornite spontaneamente da una persona fisica, i relativi rapporti sono disidentificati riguardo alla fonte di tali informazioni.

2. Fatte salve le norme di diritto penale applicabili, gli Stati membri si astengono dal perseguire infrazioni non premeditate o involontarie di cui siano venuti a conoscenza soltanto perché segnalate in applicazione del presente regolamento e delle relative regole di attuazione, salvo in caso di negligenza grave.

3. Gli Stati membri provvedono, conformemente alle procedure definite dalle rispettive legislazioni e prassi nazionali, affinché i dipendenti che forniscono informazioni in applicazione del presente regolamento e delle relative regole di attuazione non subiscano alcun pregiudizio da parte del loro datore di lavoro, salvo in caso di negligenza grave.”

11. All'articolo 13, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

- “c) prende le appropriate decisioni per l’applicazione degli articoli 15, 15 bis, 15 ter, 45 e 46.”

12. L’articolo 15 è così modificato:

- (a) al paragrafo 1, la frase iniziale è sostituita dalla seguente:

“Con riferimento a prodotti, parti e pertinenze di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), l’Agenzia, laddove ne abbia il potere e ai sensi della convenzione di Chicago o dei suoi annessi, assolve a nome degli Stati membri funzioni e compiti dello Stato di progettazione, produzione o immatricolazione, quando connessi all’approvazione della progettazione. A tale scopo procede segnatamente come segue:”

- (b) al paragrafo 1, sono aggiunte le seguenti lettere k) e l):

“(k) per ogni aeromobile per cui è richiesto un permesso di volo per un unico volo, stabilisce le opportune limitazioni;

(l) rilascia permessi di volo per gli aeromobili, qualora tali permessi siano richiesti per l’esecuzione di una serie di voli.”

- (c) è aggiunto un nuovo paragrafo 3:

“3. Con riferimento agli aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettera b), l’Agenzia definisce requisiti di formazione appropriati per il rilascio delle abilitazioni da aggiungere al certificato personale delle persone responsabili della consegna di un prodotto, parte o pertinenza dopo la manutenzione.”

13. È inserito il seguente articolo 15 bis:

*“Articolo 15 bis*

**Certificazione del personale**

1. Con riferimento agli aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) e c), l’Agenzia definisce requisiti di addestramento appropriati per il rilascio delle abilitazioni individuali richieste per le operazioni di volo con gli stessi.

2. Per quanto riguarda il personale di cui all’articolo 4, paragrafo 2 e le organizzazioni, l’Agenzia:

- (a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, ispezioni e controlli delle organizzazioni e degli organismi di valutazione che certifica;

- (b) rilascia e rinnova i certificati:

(i) dei centri di addestramento del personale e dei centri aeromedici situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; o

- (ii) dei centri di addestramento del personale e dei centri aeromedici situati al di fuori del territorio degli Stati membri;
  - (iii) degli organismi di valutazione, su richiesta di tali organismi;
- (c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato dell'organizzazione in questione, allorquando le condizioni in base a cui era stato rilasciato non sono più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione.

3. Per quanto riguarda i dispositivi di simulazione per addestramento, l'Agenzia:

- (a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, controlli tecnici dei dispositivi che certifica;
- (b) rilascia e rinnova i certificati:
  - (i) dei dispositivi di simulazione per addestramento situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; o
  - (ii) dei dispositivi di simulazione per addestramento utilizzati da centri di addestramento certificati dall'Agenzia o situati al di fuori del territorio degli Stati membri;
- (c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato in questione allorquando le condizioni in base a cui era stato rilasciato non sono più soddisfatte o se la persona fisica o giuridica titolare del certificato non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento o dalle relative regole di attuazione.”

14. È inserito il seguente articolo 15 ter:

*“Articolo 15 ter*

**Operazioni**

1. Con riferimento agli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), l'Agenzia definisce, ove opportuno, una lista di riferimento degli equipaggiamenti minimi (Master Minimum Equipment List), contenente gli elementi di equipaggiamento necessari per ogni tipo di aeromobile che possono temporaneamente non essere operativi, pur mantenendo un livello di sicurezza accettabile.

2. Per quanto riguarda gli operatori impegnati in operazioni commerciali, l'Agenzia:

- (a) effettua, direttamente o tramite le autorità aeronautiche nazionali o enti qualificati, ispezioni e controlli degli operatori che certifica;
- (b) rilascia e rinnova i certificati:
  - (i) degli operatori situati nel territorio degli Stati membri, su richiesta dello Stato membro interessato; o
  - (ii) degli operatori situati al di fuori del territorio degli Stati membri;

- (c) modifica, limita, sospende o revoca il certificato dell'operatore in questione, allorquando le condizioni in base a cui era stato rilasciato non sono più soddisfatte o se l'organizzazione interessata non adempie agli obblighi imposti dal presente regolamento e dalle relative regole di attuazione.

3. L'Agenzia può ordinare, mediante direttiva operativa, di vietare, limitare o subordinare un'operazione a talune condizioni ai fini della sicurezza delle operazioni di volo.

4. Per quanto riguarda la limitazione dei tempi di volo, l'Agenzia:

- (a) stabilisce e notifica le specifiche di certificazione applicabili per assicurare la conformità ai requisiti essenziali;
- (b) approva i regimi individuali di specificazione dei tempi di volo degli operatori, allorché tali regimi non possono essere approvati sulla base di una specifica di certificazione applicabile.”

15. All'articolo 29, paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“(a) approva le misure adottate dall'Agenzia come definito agli articoli 13, 15, 15 bis e 15 ter entro i limiti specificati dal presente regolamento, dalle relative regole di attuazione e da qualsiasi legge applicabile;”

16. All'articolo 35, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1. Si può presentare ricorso contro le decisioni dell'Agenzia prese ai sensi degli articoli 15, 15 bis, 15 ter, 46 o 53.”

17. All'articolo 46, paragrafo 1, la frase iniziale è sostituita dalla seguente:

“1. Ai fini dell'applicazione degli articoli 15, 15 bis e 15 ter, l'Agenzia può, direttamente o attraverso le autorità aeronautiche nazionali o gli enti qualificati, effettuare tutte le indagini necessarie concernenti le imprese. Le indagini sono effettuate nel rispetto delle disposizioni legali vigenti negli Stati membri in cui vengono svolte. A tal fine, le persone autorizzate ai sensi del presente regolamento dispongono dei seguenti poteri:”

18. All'articolo 57, è aggiunto il seguente paragrafo 3:

“3. La direttiva 2004/36/CE è abrogata con efficacia dal ....”

19. All'articolo 58, il secondo comma è sostituito dal seguente:

“Gli articoli 5, 6, 7, 7 bis, 7 ter e 7 quater si applicano a decorrere dalle date specificate dalle regole di attuazione.”

## *Articolo 2*

L'allegato II del regolamento (CE) n. 1592/2002 è modificato dall'allegato I del presente regolamento.

### *Articolo 3*

Al regolamento (CE) n. 1592/2002 è aggiunto un nuovo allegato III, secondo il testo di cui all'allegato II del presente regolamento.

### *Articolo 4*

Al regolamento (CE) n. 1592/2002 è aggiunto un allegato IV, secondo il testo di cui all'allegato III del presente regolamento.

### *Articolo 5*

#### Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il XX XX XXX

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

*Allegato I*

*“Allegato II*

**Aeromobili di cui all’articolo 4, paragrafo 4**

Gli aeromobili cui non si applica l’articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3 sono quelli che rientrano in una o più delle seguenti categorie del presente allegato:

(a) aeromobile storico che risponde ai seguenti criteri:

(i) aeromobile non complesso:

- la cui progettazione iniziale è avvenuta anteriormente al 1° gennaio 1955, e
- la cui produzione è cessata anteriormente al 1° gennaio 1975;

o

(ii) aeromobile di chiaro interesse storico, per uno dei seguenti motivi:

- partecipazione a un evento storico degno di nota; o
- avanzamento significativo nello sviluppo dell’aviazione; o
- ruolo importante svolto nelle forze armate di uno Stato membro;

(b) aeromobili specificamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e suscettibili di essere prodotti in un numero molto limitato;

(c) aeromobili costruiti per lo meno al 51% da non professionisti o da associazioni senza scopo di lucro di non professionisti a fini di uso proprio e senza alcun obiettivo commerciale;

(d) aeromobili che sono stati in servizio presso le forze armate, a meno che non siano di un tipo per il quale l’Agenzia ha adottato una norma di progettazione;

(e) aerei, elicotteri e paracadute a motore con 2 posti al massimo e una massa di decollo massima (MTOM), registrata dagli Stati membri, non superiore a:

(i) 300 kg per aeroplani/elicotteri monoposto; o

(ii) 450 kg per aeroplani/elicotteri biposto; o

(iii) 330 kg per aerei anfibi o idrovolanti galleggianti/elicotteri monoposto; o

(iv) 495 kg per aerei anfibi o idrovolanti galleggianti/elicotteri biposto, purché in entrambe le funzioni di idrovolanti a galleggianti/elicotteri e di aeroplani/elicotteri la loro massa massima al decollo (MTOM) non superi i relativi limiti;

(v) 472,5 kg per aeroplani biposto muniti di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;

(vi) 315 kg per aeroplani monoposto dotati di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;

e, per gli aerei la cui velocità di stallo o la velocità costante di volo minima in fase di atterraggio non supera 35 nodi di velocità calibrata nell'aria (CAS):

(f) autogiro monoposto e biposto con una massa massima al decollo (MTOM) non superiore a 560 kg;

(g) alianti con una massa a vuoto massima inferiore a 80 kg se monoposto o a 100 kg se biposto, compresi quelli con decollo mediante rincorsa;

(h) riproduzioni di aeromobili che soddisfano i criteri di cui alla lettera a) o d), il cui modello strutturale è analogo a quello dell'aeromobile originale;

(i) aeromobili non pilotati con massa operativa inferiore a 150 kg;

(j) qualsiasi altro aeromobile con una massa a vuoto massima, compreso il combustibile, inferiore a 70 kg.”



*Allegato II*

*“Allegato III*

**Requisiti essenziali per le licenze di pilotaggio**

1. Addestramento
  - 1.a. Generalità
    - 1.a.1. Una persona che s'iscrive a un corso di addestramento per pilotare un aeromobile deve essere sufficientemente matura in termini di istruzione e di condizioni fisiche e mentali per acquisire, mantenere e dimostrare le pertinenti conoscenze teoriche e abilità pratiche.
  - 1.b. Conoscenze teoriche
    - 1.b.1. Un pilota acquisisce e mantiene un livello di conoscenze idoneo alle funzioni da esercitare sull'aeromobile e proporzionato ai rischi associati al tipo di attività. Tali conoscenze devono comprendere almeno le seguenti materie:
      - (i) regolamentazione aeronautica;
      - (ii) nozioni generali sugli aeromobili;
      - (iii) aspetti tecnici riguardanti la categoria dell'aeromobile;
      - (iv) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
      - (v) prestazioni umane e limitazioni;
      - (vi) meteorologia;
      - (vii) navigazione;
      - (viii) procedure operative, compresa la gestione delle risorse;
      - (ix) principi del volo; e
      - (x) comunicazioni.
  - 1.c. Dimostrazione e mantenimento delle conoscenze teoriche
    - 1.c.1. L'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze teoriche sono dimostrati tramite valutazione continua durante l'addestramento e, se del caso, mediante esami.
    - 1.c.2. Si deve mantenere un livello adeguato di competenza teorica. La conformità è dimostrata mediante valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza degli esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.
  - 1.d. Abilità pratica

1.d.1. Un pilota acquisisce e mantiene abilità pratiche adeguate ad esercitare le sue funzioni sull'aeromobile. Tali abilità devono essere proporzionate ai rischi associati al tipo di attività e comprendere, a seconda delle funzioni esercitate sull'aeromobile, i seguenti argomenti:

- (i) attività pre-volo e in volo, incluso: prestazioni dell'aeromobile, determinazione di massa e centraggio, stato di manutenzione dell'aeromobile e ispezioni, calcolo del combustibile, valutazione delle condizioni meteorologiche, pianificazione della rotta, restrizioni applicate allo spazio aereo e disponibilità della pista;
- (ii) procedure operative nel circuito di traffico dell'aeroporto;
- (iii) precauzioni e procedure per evitare le collisioni;
- (iv) controllo dell'aeromobile mediante i riferimenti visivi esterni;
- (v) manovre di volo, anche in situazioni critiche, e relative manovre "upset" tecnicamente realizzabili;
- (vi) decolli e atterraggi normali e con vento trasversale;
- (vii) volo con riferimento alle sole indicazioni strumentali, in funzione del tipo di attività;
- (viii) procedure operative, comprese la professionalità dell'equipaggio e la gestione delle risorse, in funzione del tipo di operazione, con equipaggio singolo o plurimo;
- (ix) navigazione e applicazione delle regole dell'aria e delle procedure associate, utilizzando, a seconda dei casi, i riferimenti visivi o la navigazione;
- (x) operazioni anormali e di emergenza, incluse le simulazioni di avarie agli impianti di bordo;
- (xi) conformità alle procedure dei servizi del traffico aereo e di comunicazione;
- (xii) aspetti specifici relativi al tipo o alla categoria dell'aeromobile;
- (xiii) addestramento pratico supplementare eventualmente necessario per ridurre i rischi associati ad attività specifiche.

1.e. Dimostrazione e mantenimento dell'abilità pratica

1.e.1. Un pilota dimostra la capacità di eseguire le procedure e le manovre con un livello di competenza adeguato alle funzioni da esercitare sull'aeromobile, tramite:

- (i) operazioni di volo con l'aeromobile entro le sue limitazioni;
- (ii) esecuzione di tutte le manovre con dolcezza e precisione;
- (iii) dimostrazione della sua capacità di valutazione e abilità di pilotaggio;
- (iv) corretta applicazione delle conoscenze teoriche;

- (v) controllo dell'aeromobile in ogni fase del volo, in modo da assicurare il buon esito della manovra o della procedura.

1.e.2. Si deve mantenere un livello adeguato di competenza pratica. La conformità è dimostrata tramite valutazioni, esami, prove o controlli regolari. La frequenza degli esami, prove o controlli deve essere proporzionata al livello di rischio associato all'attività.

#### 1.f. Competenza linguistica

Eccetto i casi in cui i relativi rischi per la sicurezza si possono ridurre altrimenti, un pilota dimostra la competenza nella lingua inglese, che comprende:

- (i) la capacità di comprendere i documenti di informazione meteorologica;
- (ii) l'uso delle carte aeronautiche in rotta, partenza e avvicinamento e dei relativi documenti di informazione aeronautica;
- (iii) la capacità di comunicare in inglese con gli altri membri dell'equipaggio e i servizi di navigazione aerea durante ogni fase del volo, compresa la preparazione.

#### 1.g. Dispositivi di simulazione per addestramento

Quando si utilizza un dispositivo di simulazione per l'addestramento o per dimostrare di aver acquisito o di mantenere l'abilità pratica, tale dispositivo deve essere certificato per un determinato livello di prestazioni in termini di espletamento dei relativi compiti. In particolare, la riproduzione della configurazione, delle caratteristiche di manovra, delle prestazioni dell'aeromobile e del comportamento degli impianti deve rappresentare adeguatamente l'aeromobile.

#### 1.h. Corsi di addestramento

1.h.1. L'addestramento è effettuato tramite un apposito corso.

1.h.2. Il corso di addestramento soddisfa le seguenti condizioni:

- (i) deve essere elaborato un programma di studio per ogni tipo di corso;
- (ii) il corso di addestramento deve comprendere un elenco particolareggiato dell'istruzione teorica e di volo (compresi gli esercizi su dispositivi di simulazione), se applicabile.

#### 1.i. Istruttori

##### 1.i.1. Istruzione teorica

L'istruzione teorica è impartita da istruttori adeguatamente qualificati. Essi devono:

- (i) avere una conoscenza adeguata della materia su cui impartiscono l'istruzione;
- (ii) essere in grado di utilizzare tecniche di istruzione appropriate.

##### 1.i.2. Istruzione di volo e su simulatore di volo

L'istruzione di volo e su simulatore di volo è impartita da istruttori adeguatamente qualificati, in grado di:

- (i) soddisfare i requisiti in materia di conoscenze teoriche ed esperienza pratica idonei all'istruzione da impartire;
- (ii) utilizzare tecniche di istruzione appropriate;
- (iii) aver praticato le tecniche di istruzione nelle manovre e procedure di volo su cui intendono impartire l'istruzione di volo;
- (iv) aver dimostrato la capacità di insegnamento nei settori in cui è impartita l'istruzione di volo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e a terra;
- (v) seguire corsi di aggiornamento regolari per assicurare che i livelli di istruzione siano aggiornati.

Gli istruttori di volo devono inoltre essere abilitati ad esercitare le funzioni di comandante dell'aeromobile per il quale è impartita l'istruzione, eccetto per l'addestramento su nuovi tipi di aeromobili.

#### 1.j. Esaminatori

1.j.1. Le persone responsabili di valutare la competenza dei piloti devono:

- (i) soddisfare o aver soddisfatto i requisiti per gli istruttori di volo;
- (ii) essere in grado di valutare le prestazioni del pilota e di condurre prove e controlli di volo.

#### 2. Centri di addestramento

2.a. Requisiti per i centri di addestramento

2.a.1. Un centro di addestramento che offre corsi di addestramento per piloti deve soddisfare i seguenti requisiti:

- (i) disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati alla sua attività. Tali mezzi comprendono – elenco non esaustivo – infrastrutture, personale, equipaggiamento, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- (ii) realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento e cercare di migliorare costantemente tale sistema;
- (iii) definire con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai requisiti suddetti.

#### 3. Idoneità medica

3.a. Criteri medici

3.a.1. Tutti i piloti dimostrano periodicamente l'idoneità medica ad esercitare le loro funzioni in modo soddisfacente, tenuto conto del tipo di attività. La conformità è

dimostrata tramite adeguata valutazione basata sulle migliori pratiche aeromediche, tenuto conto del tipo di attività e del possibile deterioramento fisico e mentale dovuto all'età.

Per idoneità medica, comprendente l'idoneità fisica e mentale, s'intende che il pilota non è affetto da malattie o disturbi che gli impediscano:

- (i) di eseguire i compiti necessari per pilotare un aeromobile; o
- (ii) di svolgere in ogni circostanza le mansioni assegnate; o
- (iii) di percepire correttamente l'ambiente circostante.

3.a.2. Se l'idoneità medica non può essere completamente dimostrata, si possono introdurre misure di attenuazione che garantiscano un livello di sicurezza di volo equivalente.

3.b. Esaminatori aeromedici

3.b.1 Gli esaminatori aeromedici devono:

- (i) essere qualificati e abilitati all'esercizio professionale;
- (ii) aver completato un corso di formazione in medicina aeronautica e partecipare regolarmente a corsi di aggiornamento in medicina aeronautica per garantire la continua osservanza delle norme di valutazione;
- (iii) aver acquisito conoscenze ed esperienze pratiche delle condizioni nelle quali i piloti esercitano le loro funzioni.

3.c Centri aeromedici

3.c.1 I centri aeromedici devono soddisfare le seguenti condizioni:

- (i) disporre di tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati ai loro privilegi. Tali mezzi comprendono – elenco non esaustivo – infrastrutture, personale, equipaggiamento, strumenti e materiale, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione;
- (ii) realizzare e mantenere un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di valutazione medica e cercare di migliorare costantemente tale sistema;
- (iii) definire con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai presenti requisiti.”

### *Allegato III*

#### *“Allegato IV*

### **Requisiti essenziali per le operazioni di volo**

1. Generalità
  - 1.a. Un volo non deve essere eseguito se i membri dell'equipaggio e, se necessario, tutto il personale operativo impegnati nella sua preparazione ed esecuzione non hanno familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure in vigore relativi allo svolgimento dei loro compiti, prescritti per le zone da attraversare, gli aeroporti che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.
  - 1.b. Un volo deve essere eseguito in modo da garantire che siano osservate le procedure operative specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale delle operazioni per la preparazione e l'esecuzione del volo. A fini di agevolazione, deve essere disponibile un sistema di liste di controllo che i membri dell'equipaggio devono utilizzare, se necessario, nelle varie fasi del volo in condizioni e situazioni normali, anormali e di emergenza. Si devono definire procedure per ogni situazione di emergenza ragionevolmente prevedibile.
  - 1.c. Prima di ogni volo, sono definiti i ruoli e i compiti di ogni membro dell'equipaggio. Il comandante è responsabile delle operazioni e della sicurezza dell'aeromobile e della sicurezza dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci a bordo.
  - 1.d. Articoli e sostanze che possono costituire un rischio significativo per la salute, la sicurezza, le cose o l'ambiente, quali merci pericolose, armi e munizioni, non devono essere trasportati su alcun aeromobile, a meno che non si osservino specifiche procedure e istruzioni di sicurezza per ridurre i relativi rischi.
  - 1.e. Tutti i dati, i documenti, i dati e le informazioni necessari per documentare l'osservanza delle condizioni di cui al punto 2.c sono conservati per ogni volo e tenuti a disposizione per un periodo minimo compatibile con il tipo di operazione.
2. Preparazione del volo
  - 2.a. Un volo non deve iniziare se non è stato accertato con ogni mezzo ragionevole a disposizione che siano soddisfatte tutte le condizioni in appresso.
    - 2.a.1. Per il volo da svolgere sono disponibili installazioni adeguate, direttamente richieste per il volo e per la conduzione sicura dell'aeromobile, compresi i sistemi di comunicazione e gli aiuti alla navigazione, tenuto conto della documentazione AIS disponibile.
    - 2.a.2. L'equipaggio deve avere familiarità con l'ubicazione e l'uso degli equipaggiamenti di emergenza e i passeggeri devono esserne adeguatamente informati. Si devono mettere a disposizione dell'equipaggio e dei passeggeri informazioni sufficienti riguardanti le procedure di emergenza e l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza cabina, utilizzando le informazioni specificate.
    - 2.a.3. Il comandante deve accertare che:

- (i) l'aeromobile sia idoneo al volo, secondo quanto indicato al punto 6;
- (ii) se richiesto, l'aeromobile sia debitamente immatricolato e i certificati pertinenti siano a bordo;
- (iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti, specificati al punto 5, richiesti per il volo da svolgere, siano installati e operativi sull'aeromobile, salvo quanto previsto nella lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) applicabile o documento equivalente;
- (iv) la massa e il baricentro dell'aeromobile siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nel documento di aeronavigabilità;
- (v) tutti i bagagli in cabina, i bagagli a mano e le merci siano sistemati correttamente e fissati in modo sicuro;
- (vi) le limitazioni operative dell'aeromobile, di cui al punto 4, siano rispettate in ogni fase del volo.

2.a.4. L'equipaggio dispone di informazioni riguardanti le condizioni meteorologiche relative all'aeroporto di partenza, di destinazione e, se del caso, alternativo, nonché le condizioni in rotta. Occorre prestare particolare attenzione alle condizioni atmosferiche potenzialmente pericolose.

2.a.5. In caso di volo in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio note o previste, l'aeromobile deve essere certificato, equipaggiato e/o trattato per operare in sicurezza in tali condizioni.

2.a.6. Per i voli basati sulle regole di volo a vista, le condizioni meteorologiche lungo la rotta da percorrere devono essere tali da permettere l'osservanza di tali regole. Per i voli basati sulle regole di volo strumentale, deve essere selezionato un aeroporto di destinazione e, se necessario, un aeroporto alternativo, in cui l'aeromobile possa atterrare, tenendo conto in particolare delle condizioni meteorologiche previste, della disponibilità di equipaggiamenti di navigazione e di installazioni a terra e delle procedure di volo strumentale approvate dallo Stato in cui è situato l'aeroporto di destinazione e/o alternativo.

2.a.7. La quantità di combustibile e lubrificante a bordo deve essere sufficiente per assicurare che il volo previsto possa essere portato a termine in sicurezza, tenendo conto delle condizioni meteorologiche, di qualsiasi elemento che possa influire sulle prestazioni dell'aeromobile e di eventuali ritardi previsti in volo. Inoltre, deve essere presente una riserva di combustibile in caso di imprevisti. Se del caso, si devono definire procedure di gestione del combustibile in volo.

### 3. Operazioni di volo

3.a. Per quanto riguarda le operazioni di volo, si devono rispettare tutte le condizioni in appresso.

3.a.1. Tenuto conto del tipo di aeromobile, durante il decollo e l'atterraggio, e quando il comandante lo ritiene necessario ai fini della sicurezza, tutti i membri dell'equipaggio sono seduti al posto di lavoro assegnato e utilizzano i sistemi di vincolo disponibili.

- 3.a.2. Tutti i membri dell'equipaggio di condotta richiesti in servizio in cabina di pilotaggio si trovano e rimangono al proprio posto di lavoro con le cinture allacciate, eccetto in rotta per esigenze fisiologiche od operative.
- 3.a.3. Tenuto conto del tipo di aeromobile, prima del decollo e dell'atterraggio, durante il rullaggio e quando ritenuto necessario ai fini della sicurezza, il comandante si assicura che ogni passeggero occupi un posto o lettino, con la cintura correttamente allacciata.
- 3.a.4. Il volo è condotto in modo da mantenere un'adeguata separazione dagli altri aeromobili e garantire un'adeguata separazione dagli ostacoli durante tutte le fasi del volo. Tale separazione deve essere almeno pari a quella prescritta dalle regole dell'aria applicabili.
- 3.a.5. Un volo non può essere proseguito se le condizioni note non continuano ad essere almeno equivalenti a quelle di cui al punto 2. Inoltre, per un volo basato sulle regole di volo strumentale, l'avvicinamento all'aeroporto non può essere continuato al di sotto di determinate altezze specificate o al di là di una determinata posizione, se non sono soddisfatti i criteri di visibilità prescritti.
- 3.a.6. In caso di emergenza, il comandante si assicura che tutti i passeggeri siano istruiti sul comportamento più appropriato alla situazione di emergenza.
- 3.a.7. Il comandante adotta tutte le misure necessarie per ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal comportamento perturbatore dei passeggeri.
- 3.a.8. Un aeromobile non deve rullare sull'area di manovra di un aeroporto, né il suo rotore deve essere messo in funzione, a meno che la persona al comando non sia adeguatamente qualificata.
- 3.a.9. Se del caso, si utilizzano le procedure di gestione del combustibile in volo applicabili.
- 4. Prestazioni e limitazioni operative dell'aeromobile
  - 4.a. Un aeromobile è utilizzato in conformità del documento di aeronavigabilità e di tutte le procedure e le limitazioni operative indicate nel suo manuale di volo o documento equivalente, a seconda del caso. Il manuale di volo o documento equivalente è a disposizione dell'equipaggio e tenuto aggiornato per ogni aeromobile.
  - 4.b. L'aeromobile è utilizzato in conformità della documentazione ambientale applicabile.
  - 4.c. Un volo non deve iniziare o proseguire a meno che le prestazioni programmate dell'aeromobile, considerati tutti i fattori che influiscono in modo significativo sul livello delle prestazioni, non permettano di eseguire tutte le fasi del volo alla massa operativa pianificata entro le distanze/aree e le separazioni dagli ostacoli applicabili. I fattori che influiscono in modo significativo sulle prestazioni al decollo, in rotta e in fase di avvicinamento/atterraggio sono segnatamente:
    - (i) le procedure operative;
    - (ii) l'altitudine-pressione dell'aeroporto;
    - (iii) la temperatura;



- (iv) il vento;
  - (v) la dimensione, l'inclinazione e lo stato dell'area di decollo/atterraggio;
  - (vi) lo stato della cellula, del gruppo motore o dei sistemi, tenuto conto del possibile deterioramento.
- 4.c.1. Tali fattori sono presi in considerazione direttamente come parametri operativi, o indirettamente tramite tolleranze o margini, che possono essere previsti nella programmazione dei dati sulle prestazioni, in funzione del tipo di operazione.
5. Strumenti, dati ed equipaggiamenti
- 5.a. Un aeromobile è dotato di tutti gli equipaggiamenti di navigazione, di comunicazione ed altri apparecchi necessari per il volo da svolgere, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo e delle regole dell'aria applicabili durante ogni fase del volo.
- 5.b. Se necessario, un aeromobile è dotato di tutti i necessari equipaggiamenti di sicurezza, medici, di evacuazione e di sopravvivenza, tenuto conto dei rischi associati alle aree operative, alle rotte da percorrere, all'altitudine di volo e alla durata del volo.
- 5.c. Tutti i dati necessari per l'esecuzione del volo da parte dell'equipaggio sono aggiornati e disponibili a bordo dell'aeromobile, tenuto conto dei regolamenti relativi al traffico aereo, delle regole dell'aria, delle altitudini di volo e delle aree operative.
6. Aeronavigabilità continua
- 6.a. L'aeromobile può essere utilizzato soltanto se:
- (i) è idoneo al volo;
  - (ii) gli equipaggiamenti operativi e di emergenza necessari per il volo da svolgere sono efficienti;
  - (iii) il documento di aeronavigabilità dell'aeromobile è valido;
  - (iv) la manutenzione dell'aeromobile è effettuata in conformità del programma di manutenzione.
- 6.b. Prima di ogni volo, l'aeromobile è controllato, tramite ispezioni pre-volo, per accertare che sia idoneo ad effettuare il volo previsto.
- 6.c. Il programma di manutenzione prevede, in particolare, le operazioni e gli intervalli di manutenzione, segnatamente quelli indicati come obbligatori nelle istruzioni relative all'aeronavigabilità continua.
- 6.d. L'aeromobile non deve essere utilizzato, a meno che non sia sottoposto a manutenzione e rimesso in servizio da persone od organizzazioni qualificate per tali compiti. Il documento firmato di rimessa in servizio contiene, in particolare, i dati essenziali delle operazioni di manutenzione effettuate.
- 6.e. Tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile sono conservati finché le informazioni contenute non siano sostituite da nuove informazioni

equivalenti in termini di ambito e di dettaglio, ma per un periodo non inferiore a un anno nel caso dei registri di manutenzione dettagliati. Quando un aeromobile è ritirato in modo permanente dal servizio, il periodo minimo è 90 giorni. Quando l'aeromobile è noleggiato, tutti i documenti che dimostrano l'aeronavigabilità dell'aeromobile sono conservati almeno per tutta la durata del noleggio.

- 6.f. Tutte le modifiche e le riparazioni sono conformi ai requisiti essenziali relativi all'aeronavigabilità. I dati comprovanti la conformità ai requisiti relativi all'aeronavigabilità devono essere conservati.
7. Membri dell'equipaggio
- 7.a. La composizione e il numero dei membri dell'equipaggio sono determinati tenendo conto di:
- (i) limiti di certificazione dell'aeromobile, compresa, se del caso, la relativa dimostrazione di evacuazione in caso di emergenza;
  - (ii) configurazione dell'aeromobile;
  - (iii) tipo e durata delle operazioni.
- 7.b. I membri dell'equipaggio di cabina devono:
- (i) essere addestrati e valutati a intervalli regolari per conseguire e mantenere un livello di competenza adeguato a svolgere i compiti di sicurezza loro assegnati;
  - (ii) essere sottoposti a valutazioni periodiche dell'idoneità medica ad esercitare in modo sicuro le funzioni di sicurezza loro assegnate. La conformità è dimostrata tramite adeguata valutazione, basata sulle migliori pratiche aeromediche.
- 7.c. Il comandante ha l'autorità di impartire tutti gli ordini e adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza del volo, dell'aeromobile e delle persone e/o cose trasportate.
- 7.d. In una situazione di emergenza, che costituisca un pericolo per il volo o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo, il comandante effettua tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. Qualora tali azioni comportino una violazione dei regolamenti o delle procedure locali, il comandante ha la responsabilità di notificare immediatamente l'autorità locale competente.
- 7.e. Non devono essere simulate situazioni anormali di emergenza durante il trasporto di passeggeri o merci.
- 7.f. Nessun membro dell'equipaggio deve permettere che la capacità di svolgere i propri compiti/prendere decisioni si riduca al punto da minacciare la sicurezza del volo a causa di affaticamento, privazione del sonno, numero di tratte, turni di notte, eccetera. I periodi di riposo devono essere di durata sufficiente a permettere ai membri dell'equipaggio di superare gli effetti del turno precedente ed essere ben riposati entro l'inizio del turno di volo successivo.
- 7.g. I membri dell'equipaggio non svolgono le funzioni loro assegnate a bordo di un aeromobile sotto l'effetto di sostanze psicoattive o di alcolici o se ritengono di non

avere una perfetta efficienza fisica a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe.

8. Requisiti supplementari per le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale e per le operazioni di volo di aeromobili complessi a motore.
  - 8.a. Le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale e le operazioni di volo di aeromobili complessi a motore non sono permesse se non sono soddisfatte le seguenti condizioni:
    - 8.a.1. l'operatore dispone direttamente, o indirettamente tramite contratti, dei mezzi necessari per le dimensioni e la tipologia delle operazioni. Tali mezzi comprendono – elenco non esaustivo – aeromobili, infrastrutture, personale, equipaggiamento, documentazione delle mansioni, responsabilità e procedure, accesso ai dati pertinenti e registrazione.
    - 8.a.2. l'operatore impiega solo personale adeguatamente qualificato e addestrato e realizza e mantiene programmi di addestramento e controllo per i membri dell'equipaggio e altro personale interessato.
    - 8.a.3. l'operatore definisce una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documento equivalente, tenendo conto dei seguenti elementi:
      - (i) il documento prevede le operazioni di volo dell'aeromobile, nelle condizioni specificate, con determinati strumenti, elementi di equipaggiamento o funzioni non operative all'inizio del volo;
      - (ii) il documento è preparato per ogni aeromobile, tenuto conto delle pertinenti condizioni operative e di manutenzione dell'operatore;
      - (iii) la MEL si basa sulla lista di riferimento degli equipaggiamenti minimi (Master Minimum Equipment List – MMEL), se esiste, e non è meno restrittiva della MMEL;
    - 8.a.4. l'operatore realizza e mantiene un sistema di gestione per garantire la conformità a questi requisiti essenziali in materia di operazioni di volo e cerca di migliorare costantemente tale sistema;
    - 8.a.5. l'operatore elabora e mantiene un programma di sicurezza e prevenzione degli incidenti, compreso un programma di segnalazione degli inconvenienti, che deve essere tenuto in conto dal sistema di gestione per contribuire all'obiettivo di un miglioramento costante della sicurezza delle operazioni di volo.
  - 8.b. Le operazioni di volo a scopo commerciale e le operazioni di volo di aeromobili complessi a motore sono effettuate solo in conformità di un manuale delle operazioni dell'operatore. Tale manuale contiene tutte le necessarie istruzioni, informazioni e procedure per tutti gli aeromobili utilizzati e per l'esecuzione dei compiti del personale operativo. Sono specificate le limitazioni applicabili a tempi di volo, turni di volo e periodi di riposo per i membri dell'equipaggio. Il manuale delle operazioni e le sue revisioni sono conformi al manuale di volo approvato e modificato ove necessario.

- 8.c. L'operatore stabilisce procedure adeguate per ridurre la minimo le conseguenze per la sicurezza delle operazioni di volo dovute al comportamento perturbatore dei passeggeri.
- 8.d. L'operatore elabora e mantiene programmi di sicurezza adattati all'aeromobile e al tipo di operazione, compreso in particolare:
- (i) sicurezza dei vani per l'equipaggio di condotta;
  - (ii) lista di controllo delle procedure di perquisizione dell'aeromobile;
  - (iii) programmi di addestramento;
  - (iv) protezione dei sistemi elettronici e informatici per prevenire interferenze e manomissioni intenzionali dei sistemi;
  - (v) segnalazione delle interferenze illegittime.

Se le misure di sicurezza possono influire negativamente sulla sicurezza delle operazioni di volo, si devono valutare i rischi e definire procedure idonee a ridurre i rischi per la sicurezza; ciò può richiedere l'uso di equipaggiamenti speciali.

- 8.e. L'operatore designa come comandante un pilota tra i membri dell'equipaggio di condotta.
- 8.f. La prevenzione dell'affaticamento è gestita tramite un sistema di turni. Per un volo, o una serie di voli, tale sistema di turni prende in considerazione tempi di volo, turni di volo, periodi di servizio e periodi di riposo adattati. Le limitazioni stabilite nell'ambito del sistema di turni devono tenere conto di tutti i fattori pertinenti che contribuiscono all'affaticamento, quali, in particolare, il numero di tratte, i passaggi di fuso orario, la privazione del sonno, il turbamento dei cicli circadiani, i turni di notte, la posizione, i turni di servizio accumulati in determinati periodi, la condivisione dei compiti assegnati fra i membri dell'equipaggio, nonché la dotazione di equipaggi più numerosi.
- 8.g. I compiti di cui al punto 6.a e quelli descritti ai punti 6.d. e 6.e. sono controllati da un'organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua che deve soddisfare, oltre ai requisiti di cui all'allegato I, punto 3.a, le condizioni seguenti:
- (i) l'organizzazione è qualificata per la manutenzione di prodotti, parti e pertinenze sotto la sua responsabilità o ha stipulato un contratto con un'organizzazione qualificata per questi prodotti, parti e pertinenze;
  - (ii) l'organizzazione elabora un proprio manuale, per uso e riferimento da parte del personale interessato, che fornisce una descrizione di tutte le procedure dell'organizzazione relative all'aeronavigabilità continua, compresa, se del caso, una descrizione degli accordi amministrativi tra l'organizzazione e l'organizzazione di manutenzione approvata.”