



**PARERE N. 04/2011**

**DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA**

**del 1° giugno 2011**

**per un regolamento della Commissione che stabilisce le norme attuative per le operazioni di volo**

***"Operazioni di volo - OPS"***

## Indice

<b>Sintesi .....</b>	<b>4</b>
<b>Introduzione .....</b>	<b>5</b>
I. Generalità.....	5
II. Campo di applicazione del parere.....	5
III. Consultazione.....	6
IV. Convenzione di numerazione delle norme .....	8
<b>Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo .....</b>	<b>9</b>
I. Campo di applicazione.....	9
II. Panoramica delle reazioni .....	9
III. Spiegazioni .....	9
<b>Allegato I - Definizioni.....</b>	<b>15</b>
I Campo di applicazione.....	15
II. Panoramica delle reazioni .....	15
III. Panoramica delle differenze .....	15
IV. Spiegazioni .....	17
<b>Allegato II – Parte ARO .....</b>	<b>19</b>
I. Generalità.....	19
II. Consultazione.....	22
III. Campo di applicazione ed applicabilità.....	24
IV. Panoramica delle differenze .....	44
V. Lista degli iter normativi proposti.....	45
<b>Allegato III - Parte ORO .....</b>	<b>47</b>
I. Generalità.....	47
II. Consultazione.....	47
III. Campo di applicazione ed applicabilità.....	49
IV. Panoramica delle differenze .....	71
V. Lista degli iter normativi proposti.....	85
<b>Allegato IV - Parte CAT(A,H) .....</b>	<b>86</b>
I. Campo di applicazione.....	86
II. Panoramica delle reazioni .....	88
III. Panoramica delle differenze .....	88

IV.	Lista degli iter normativi proposti.....	95
V.	CAT.GEN: Capo A – Requisiti generali .....	98
VI.	CAT.OP: Capo B – Procedure operative.....	100
VII.	CAT.POL: Capo C – Prestazioni degli aeromobili e limitazioni operative.....	103
VIII:	CAT.IDE: Capo D – Strumenti, dati, equipaggiamenti .....	107
<b>Allegato V - Parte SPA .....</b>		<b>110</b>
I.	Campo di applicazione.....	110
II.	Panoramica delle reazioni .....	112
III.	Panoramica delle differenze .....	112
IV.	Lista degli iter normativi proposti.....	112
V.	SPA.GEN: Capo A – Requisiti generali.....	113
VI.	SPA.PBN: Capo B – Navigazione basata sulle prestazioni (PBN) .....	114
VII.	SPA.MNPS: Capo C – Operazioni in conformità alle specifiche delle prestazioni minime di navigazione (MNPS) .....	115
VIII.	SPA.RVSM: Capo D – Operazioni in spazio aereo con minima separazione verticale ridotta (RVSM) .....	116
IX.	SPA.LVO: Capo E - Operazioni in bassa visibilità (LVO) .....	116
X.	SPA.ETOPS: Capo F – Operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore (ETOPS) .....	117
XI.	SPA.DG: Capo G – Trasporto di merci pericolose .....	118
XII.	SPA.NVIS: Capo H – Operazioni con elicotteri con sistemi d’immagine di visione notturna .....	118
XIII.	SPA.HHO: Capo I – Operazioni con verricello con elicotteri.....	119
XIV.	SPA.HEMS: Capo J - Operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri .....	121
<b>ACRONIMI/ABBREVIAZIONI UTILIZZATI NELLA PARTE CAT E PARTE SPA .....</b>		<b>124</b>

### **Sintesi**

Il presente parere contiene i seguenti documenti:

- Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
- Allegato I - Definizioni per gli allegati da II a VIII;
- Allegato II - Parte ARO, requisiti per le autorità per le operazioni di volo;
- Allegato III - Parte ORO, requisiti per le organizzazioni per operatori aerei commerciali e operatori aerei non commerciali di aeromobili a motore complessi;
- Allegato IV - Parte CAT(A, H), requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale di velivoli ed elicotteri;
- Allegato V - Parte SPA, requisiti per le operazioni che richiedono un'approvazione specifica.

Sulla base dei principi indicati dal consiglio di amministrazione insieme alla Commissione europea, la proposta dell'Agenzia traspone i contenuti dell'UE-OPS e JAR-OPS 3 e allinea i requisiti con le SARP dell'ICAO, allegato 6, parte I e parte III, sezioni 1 e 2, per quanto possibile.

Lo sviluppo di questi requisiti si basa sui seguenti obiettivi:

- mantenere un alto livello di sicurezza;
- assicurare delle norme proporzionate dove appropriato;
- 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 i rimanenti allegati di questo regolamento, l'allegato VI - parte NCC, allegato VII - parte NCO, e allegato VIII - parte SPO verrà pubblicato in un secondo momento.

## Introduzione

### **I. Generalità**

1. Il regolamento (CE) n. 216/2008<sup>1</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio (in prosieguo: il "regolamento di base") come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009<sup>2</sup> 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 quello di 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)<sup>3</sup>, 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:
  - Regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo;
  - Allegato I - Definizioni per gli allegati da II a VIII;
  - Allegato II - Parte ARO, requisiti per le autorità per le operazioni di volo;
  - Allegato III - Parte ORO, requisiti per le organizzazioni per operatori aerei commerciali e operatori aerei non commerciali di aeromobili a motore complessi;
  - Allegato IV - Parte CAT(A, H), requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale di velivoli ed elicotteri;
  - Allegato V - Parte SPA, requisiti per le operazioni che richiedono un'approvazione specifica.
5. Il presente parere non contiene:
  - i requisiti per il trasporto aereo commerciale con alianti, palloni e voli da A a A con velivoli ed elicotteri di cui all'allegato III - parte CAT;
  - allegato VI - Parte NCC, requisiti tecnici per le operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi;

---

<sup>1</sup> 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.*

<sup>2</sup> 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.*

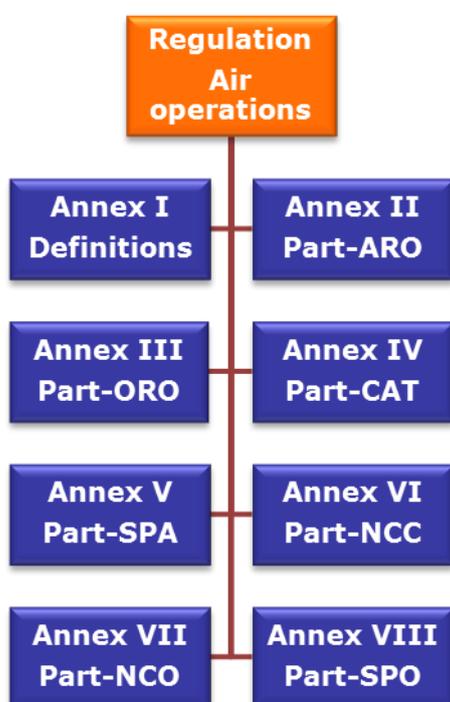
<sup>3</sup> Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (procedura normativa). AESA MB 08-2007 del 13.06.2007.

- allegato VII - Parte NCO, requisiti tecnici per le operazioni non commerciali di aeromobili a motore non complessi;
- allegato VIII - Parte SPO, requisiti tecnici per operazioni specifiche, incluse le operazioni commerciali e non commerciali;
- le disposizioni relative alle operazioni descritte sopra nella regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo.

Il parere per i restanti requisiti verrà pubblicato in un secondo momento.

6. I documenti contenuti nel presente parere si basano sulla struttura normativa rivista come proposto dalla Commissione europea e dall'Agenzia nel mese di aprile 2011. La seguente tabella fornisce un quadro degli allegati al regolamento per le operazioni di volo.

**Figura 1: Allegati al regolamento per le operazioni di volo**

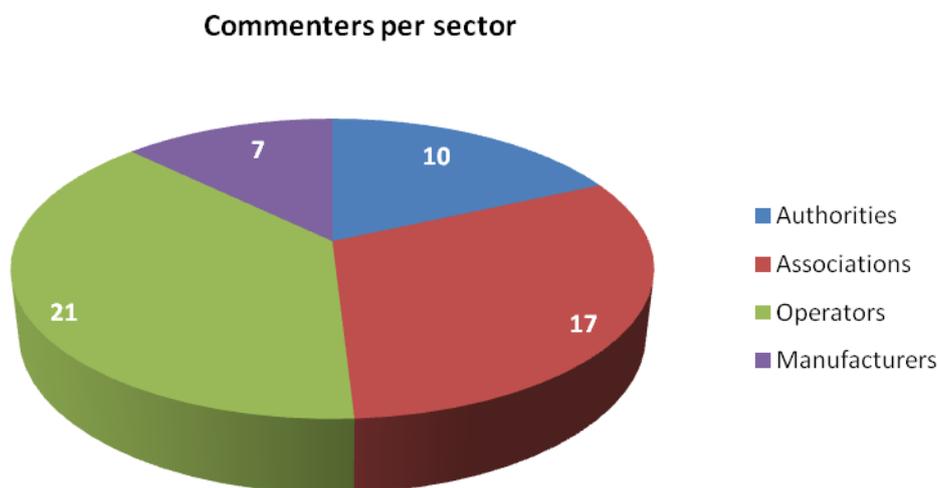


### III. Consultazione

7. Il presente parere si basa su:
- NPA 2008-22 contenente bozze della proposta per le norme attuative (IR) e corrispondenti metodi accettabili di rispondenza (AMC) ed elementi esplicativi (GM) per le autorità e per le organizzazioni;
  - NPA 2009-02 contenente bozze della proposta per le IR e corrispondenti AMC e GM per le operazioni di volo.
8. 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 8 200 riguardano il campo di applicazione del presente parere.

9. Le sintesi dei commenti, le corrispondenti risposte alle sintesi dei commenti e la proposta del testo rivisto della norma sono stati discussi in dettaglio con i 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.
10. La proposta del testo del CRD sulla parte CAT è stata rivista dal gruppo RG01. La proposta del testo del CRD sulla parte SPA è stata rivista da tutti e quattro i gruppi RG.
11. L’Agenzia ha anche convocato diverse riunioni con specialisti di elicotteri in merito a questioni specifiche agli elicotteri, autorità rappresentanti, operatori e produttori.
12. Sulla base della vasta consultazione con le autorità, associazioni ed operatori, l’Agenzia ha pubblicato il CRD OPS I il 25 novembre 2010. Il periodo di reazione è terminato il 15 febbraio 2011. L’Agenzia ha ricevuto 1 009 reazioni.
13. La seguente figura fornisce un quadro dei commentatori che hanno fornito delle reazioni, raggruppati in autorità, associazioni, operatori e produttori.

**Figura 2: Quadro dei commentatori che hanno fornito delle reazioni**



14. Tutte le reazioni sono state valutate, sono state formulate apposite risposte e sono state prese in considerazione nella stesura dell’allegato I, dell’allegato IV e dell’allegato V al presente parere.
15. I dettagli del processo di consultazione per gli NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, che riguardano i requisiti dell’allegato II parte ARO e dell’allegato III parte ORO del presente parere, sono descritti nelle corrispondenti sezioni di questa nota esplicativa.

#### **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: ARO, ORO, CAT, SPA

<Capo>: obbligatorio - fino a quattro lettere o cifre

esempi: GEN, OP, POL, IDE

<Sezione>: obbligatoria - fino a quattro lettere o cifre

esempi: MPA, A, H, MAB

<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 di anteriorità e di transizione nella forma di deroghe.<sup>4</sup>

### **II. Panoramica delle reazioni**

18. Le reazioni ricevute sulla regolamentazione di copertura OPS riguardano l'allineamento con la regolamentazione di copertura della parte FCL, le proposte delle disposizioni JAR-OPS 3 di anteriorità, la richiesta di chiarimenti in merito all'uso di certi aeromobili di cui all'allegato II in operazioni CAT e una definizione della dicitura operazioni specializzate.

### **III. Spiegazioni**

19. La regolamentazione di copertura pubblicata nel presente parere contiene, conformemente all'articolo 4.1, lettere b) e c), e articolo 8 del regolamento di base, i requisiti per gli operatori UE che utilizzano aeromobili registrati nell'UE o paesi terzi e il personale coinvolto nell'utilizzo di tali aeromobili.
20. Stipula inoltre i requisiti per l'Agenzia e le autorità competenti nel settore delle operazioni di volo, incluse le ispezioni a terra di aeromobili di operatori sotto la supervisione di sicurezza di un altro Stato conformemente all'articolo 10 del regolamento di base.
21. L'articolo 2 contiene le definizioni dei termini utilizzati nella regolamentazione di copertura. La definizione delle operazioni CAT deriva dall'allegato 6 ICAO ed è stata leggermente modificata per tenere conto della definizione di "operazione commerciale" contenuta nell'articolo 3(i) del regolamento di base. Va evidenziato che il campo di applicazione della definizione di operazione commerciale è più ampio di quello delle operazioni CAT. La definizione di operazione specializzata verrà ulteriormente integrata da una lista non esaustiva di servizi o compiti specializzati nella prossima parte SPO. Inoltre, l'articolo 6.6 specifica quante persone possono essere trasportate a bordo di aeromobili utilizzati per operazioni specializzate al fine di distinguere in modo chiaro tra le operazioni CAT e operazioni commerciali non CAT.
22. La regolamentazione di copertura include inoltre due articoli indirizzati agli Stati membri. L'articolo 3 richiede agli Stati membri e all'Agenzia di stabilire dei piani per la sicurezza aerea che mirino ad un miglioramento continuo della sicurezza. L'articolo identifica anche la necessità per gli Stati membri di coordinare i loro piani di sicurezza, dato che la sicurezza aerea deve essere ora gestita congiuntamente dagli Stati dell'AESA. In particolare, la ripartizione attuale delle

---

<sup>4</sup> 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 ad un limite temporale determinato per legge.

competenze all'interno dell'Unione europea non permette ad uno Stato membro di implementare un piano di sicurezza in isolamento. In futuro verrà fornito del materiale ulteriore per arricchire l'implementazione comune dei requisiti del programma di sicurezza nazionale (SSP) dell'ICAO nel quadro europeo. Questo si baserà sul lavoro coordinato dal comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, in particolare per quanto riguarda il manuale del programma europeo per la sicurezza aerea.

23. L'articolo 4 propone dei requisiti sulla capacità di supervisione. Mentre queste disposizioni sono pienamente consistenti con i corrispondenti elementi critici dell'ICAO di un sistema di supervisione della sicurezza, esse permettono in aggiunta agli Stati membri di garantire che il loro personale di supervisione sia debitamente autorizzato a svolgere i compiti di certificazione e di supervisione e che non sia esposto ad alcun conflitto di interesse.
24. Gli articoli 3 e 4 erano stati già pubblicati con il parere 03-11 per la regolamentazione di copertura dell'equipaggio di condotta. Le modifiche derivanti dalle discussioni del comitato dell'AESA sul testo corrispondente sono già incluse.
25. L'articolo 5 sulle ispezioni a terra include una disposizione transitoria sulla quota annua minima adeguata pro rata ad aprile, data di applicabilità del regolamento, che risulta pari a 65% per il 2012.
26. L'articolo 6 stabilisce il campo di applicazione e l'applicabilità degli allegati come segue:

<b>Allegato</b>	<b>Applicabilità</b>	<b>Articolo nel CR</b>
Allegato II - Parte ARO	Requisiti per le autorità, incluse le ispezioni a terra	1.1 e 5
Allegato III - Parte ORO Allegato IV - Parte CAT	Operazioni di trasporto aereo commerciale di velivoli ed elicotteri, con l'eccezione di voli da A a A	1.2 e 6.1
Allegato V - Parte SPA	Tutte le operazioni di velivoli, elicotteri, palloni o alianti	6.3

27. L'articolo 6.4 esclude dal campo di applicazione del presente regolamento certe categorie di aeromobili o tipi di operazioni fino a quando verrà finalizzata la corrispondente attività normativa. Queste sono:
- certi aeromobili di cui all'allegato II quando utilizzati in operazioni CAT. Questi devono essere utilizzati conformemente alle condizioni contenute in una decisione della Commissione adottata secondo l'UE-OPS;
  - dirigibili, gli aeromobili con rotore basculante, i palloni frenati e i velivoli non pilotati; e
  - i voli condotti dalle organizzazioni di progettazione o produzione che corrispondono a tali attività.
28. Sono per il momento esclusi dall'applicabilità della parte ORO e parte CAT, le operazioni CAT da A a A con velivoli ed elicotteri (articolo 6.2), così come le operazioni CAT con palloni e alianti. Le corrispondenti IR verranno pubblicate in un

secondo momento e la regolamentazione di copertura verrà modificata di conseguenza.

29. Inoltre, sono per il momento escluse dall'applicabilità della parte ORO le operazioni commerciali non CAT e le operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi. La regolamentazione di copertura verrà modificata quando la parte NCC, parte NCO e parte SPO saranno disponibili con i corrispondenti pareri dell'Agenzia.
30. Diverse reazioni hanno richiesto chiarimenti sulle operazioni CAT di certi aeromobili di cui all'allegato II conformemente all'articolo 8.5.g del regolamento di base. Il seguente chiarimento viene fornito in coordinamento con la Commissione europea:
31. Le decisioni della Commissione pubblicate per effetto dell'articolo 8(3) del regolamento 3922/91<sup>5</sup> possono rimanere valide a seguito dell'abrogazione dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91 se tale validità viene esplicitamente menzionata nelle IR. In particolare, la decisione della Commissione C(2009) 7633<sup>6</sup> del 14.10.2009 rimarrà valida come disposizione transitoria. La decisione è stata notificata per scopi informativi a tutti gli Stati membri ed è disponibile su Internet.
32. La decisione della Commissione europea è connessa a certi operatori, tipi di aeromobili di cui all'allegato II, evidenze e condizioni. Se uno di questi operatori pianifica di utilizzare un tipo diverso di aeromobile di cui all'allegato II, deve presentare alla Commissione europea una nuova valutazione di sicurezza e una richiesta di una deroga. La regolamentazione di copertura proposta include delle disposizioni per delucidare le modalità che uno Stato membro deve seguire quando si trova di fronte a delle modifiche alle operazioni rispetto alla suddetta decisione della Commissione.
33. Tutti gli Stati membri possono applicare la decisione della Commissione C(2009) 7633 sotto le stesse condizioni ivi contenute e corrispondenti allo stesso tipo di aeromobile. Ogni autorizzazione successiva da parte di un altro Stato membro sotto le stesse condizioni e per lo stesso scopo può essere inclusa nella decisione della Commissione C(2009) 7633.
34. Allo scopo di assicurare una comprensione giusta ed armonizzata della decisione della Commissione, la regolamentazione di copertura chiarifica che ciascuno Stato membro che desidera utilizzare una deroga già concessa deve informare la Commissione europea in merito alle proprie intenzioni prima di implementarla. Questo permette alla Commissione europea di valutare se la deroga preposta soddisfa le condizioni e la valutazione sulla sicurezza svolta nel contesto della decisione della Commissione. In caso contrario è richiesta una nuova deroga conformemente all'articolo 14(6) del regolamento di base.

---

<sup>5</sup> Regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio del 16 dicembre 1991 sull'armonizzazione dei requisiti tecnici e procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile. GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

<sup>6</sup> Decisione della Commissione C(2009) 7633 del 14.10.2009 che autorizza l'Austria, la Germania, il Regno Unito e Malta a pubblicare i certificati degli operatori di volo per mezzo di deroghe dal regolamento (CEE) n. 3922/1991 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile.

35. L'articolo 7.1 contiene le disposizioni di anteriorità per i certificati di operatore aereo (AOC) rilasciati conformemente all'UE-OPS. Viene proposto un periodo di 2 anni per permettere di adattare il sistema di gestione, i programmi d'addestramento, le procedure e i manuali, come necessario. Visto che le IR proposte contengono un nuovo formato AOC conformemente ad una recente modifica ICAO, viene fissato un tempo limite di 2 anni entro il quale il documento AOC deve essere cambiato con un AOC conforme al nuovo formato.
36. L'articolo 7.3-6 contiene delle disposizioni di conversione particolari per le operazioni CAT con elicotteri. Viene proposto che l'AOC nazionale per elicotteri sia convertito in un AOC conforme alle IR entro un periodo di 2 anni. Lo Stato membro deve stabilire un rapporto di conversione entro 1 anno dalla data di applicabilità del regolamento. Questo deve contenere la descrizione dei requisiti nazionali sulla base dei quali l'AOC era stato rilasciato ed il campo di applicazione dei privilegi che erano stati dati all'operatore; deve inoltre fornire indicazioni per quali requisiti della parte ORO, parte CAT e parte SPA deve essere dato credito, tutte le limitazioni che devono essere incluse nell'AOC conforme alle IR e tutti i requisiti che devono essere soddisfatti dall'operatore al fine di rimuovere tali limitazioni.
37. L'articolo 8 specifica che il capo Q dell'UE-OPS e le disposizioni adottate dagli Stati membri di cui all'articolo 8.4 del regolamento 3922/91 rimangono valide fino a quando le corrispondenti norme attuative siano adottate.
38. L'articolo 9 convalida le liste degli equipaggiamenti minimi (MEL) esistenti che possono essere non basate su una lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL) stabilita conformemente alla parte 21. Ogni successiva modifica a tale MEL deve soddisfare la MMEL applicabile convalidata ("grandfathered") o stabilita conformemente alla parte 21.
39. L'articolo 10 tratta l'addestramento dei membri d'equipaggio di condotta e di cabina relativo ad elementi derivanti dai dati di idoneità operativa obbligatori. Anche se vengono concessi 2 anni all'operatore per adattare i relativi programmi d'addestramento (articolo 7.1, lettera b)), è necessaria una disposizione di transizione per poter addestrare i membri d'equipaggio. La proposta tiene conto dei cicli addestrativi degli operatori.
40. L'articolo 11 contiene le disposizioni per l'entrata in vigore e per la deroga. La definizione di una data di applicabilità massima per le IR nell'articolo 70 del regolamento di base limita i periodi disponibili per la transizione stabilendo che le IR devono essere applicabili non più tardi dell'8 aprile 2012. Su richiesta della Commissione europea, è stato scelto il metodo delle deroghe per tener conto del periodo di transizione nel caso in cui si estenda oltre l'8 aprile 2012.
41. Il sottoparagrafo 2(a) fornisce una deroga per le autorità su parti del sistema di gestione. Come per gli operatori, le autorità hanno bisogno di tempo per adattare il proprio sistema di gestione, le procedure e i manuali. La proposta prevede una deroga di 1 anno e tiene conto delle discussioni precedenti del comitato dell'AESA sui relativi requisiti per le autorità dell'equipaggio di condotta.

42. Per quanto riguarda gli operatori di elicotteri CAT, viene concessa una deroga di 2 anni per permettere la conversione dell'AOC descritta precedentemente.
43. La parte SPA contiene approvazioni specifiche accessibili a tutti gli operatori, eccetto per il servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS), le operazioni con elicotteri con verricello (HHO), operazioni con sistema di visione notturna (NVIS) e le operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore (ETOPS), che sono accessibili solamente ai titolari di AOC. Per quanto riguarda le operazioni CAT con velivoli ed elicotteri, si applicano i principi di anteriorità e transizione come illustrato sopra. In merito alle operazioni CAT con palloni ed alianti, sebbene le applicazioni per approvazioni specifiche per il trasporto di merci pericolose possano essere rare, viene proposto un periodo di transizione di 3 anni. Lo stesso periodo viene proposto per operazioni specializzate. Per le operazioni non commerciali che non svolgono operazioni specializzate viene proposto un periodo di transizione di 2 anni.
44. La tabella seguente riassume le deroghe:

<b>Operazione</b>	<b>Parte</b>	<b>Aeromobile</b>	<b>Deroga</b>
CAT, eccetto A-A	Parte ORO Parte CAT Parte SPA	Velivoli	n/d
	Parte ORO Parte CAT Parte SPA	Elicotteri	2 anni
CAT A-A	Parte ORO Parte CAT	Velivoli Elicotteri	Ancora non applicabile; verrà fornita successivamente
	Parte SPA	Velivoli Elicotteri	3 anni
CAT Palloni e Alianti	Parte ORO Parte CAT	Palloni Alianti	Ancora non applicabile; verrà fornita successivamente
	Parte SPA	Palloni Alianti	3 anni
Operazioni specializzate	Parte ORO* Parte SPO	Velivoli Elicotteri Palloni Alianti	Ancora non applicabile; verrà fornita successivamente
	Parte SPA	Velivoli Elicotteri Palloni	3 anni

<b>Operazione</b>	<b>Parte</b>	<b>Aeromobile</b>	<b>Deroga</b>
		Alianti	
Operazioni non commerciali con CMPA	Parte ORO Parte NCC	Velivoli Elicotteri	Ancora non applicabile; verrà fornita successivamente
	Parte SPA	Velivoli Elicotteri	2 anni
Operazioni non commerciali con otCMPA	Parte NCO	Velivoli Elicotteri Palloni Alianti	Ancora non applicabile; verrà fornita successivamente
	Parte SPA	Velivoli Elicotteri Palloni Alianti	2 anni

\*applicabile ad attività commerciali non CAT e operazioni specializzate non commerciali con aeromobili a motore complessi

## **Allegato I - Definizioni**

### **I Campo di applicazione**

45. L'allegato I contiene le definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII del presente regolamento.

### **II. Panoramica delle reazioni**

46. L'allegato I ha ricevuto 53 reazioni da 18 commentatori (rappresentanti le autorità aeronautiche nazionali, le associazioni industriali, i produttori, le compagnie aeree, un'associazione aeroportuale ed un individuo). In generale, è stato dato supporto alla raccolta delle definizioni nell'allegato I, ma non alla divisione tra IR, AMC e GM. La voce che ha attratto il maggior numero di commenti è la "configurazione massima di posti passeggeri", dove la richiesta unanime era di trasporre l'intenzione della definizione UE-OPS/JAR-OPS 3. I rimanenti commenti erano distribuiti su 30 termini, suggerendo correzioni editoriali, modifiche per migliorare la chiarezza o migliorare l'allineamento con le norme e con l'UE-OPS, JAR-OPS 3, definizioni CS e l'allegato 6 ICAO.

### **III. Panoramica delle differenze**

#### ***Differenze rispetto all'UE-OPS / JAR-OPS 3***

47. La maggioranza delle definizioni è allineata con quelle contenute nell'UE-OPS e JAR-OPS 3. Per quei termini utilizzati in più di una IR, la definizione è stata inclusa nell'allegato I. Sono state fatte delle modifiche editoriali di lieve entità per identificare chiaramente dove certi termini vengono applicati ad un tipo di operazione o di aeromobile e per assicurare consistenza con le linee guida editoriali. Delle modifiche aggiuntive sono state fatte ai seguenti termini:
- "aeroporto alternato in rotta 3%" è stato presentato nel CRD al posto del termine UE-OPS "aeroporto alternato in rotta per motivi di combustibile" - il requisito del 3% è contenuto nell'AMC al CAT.OP.MPA.150 Rifornimento di combustibile;
  - "aeroporto adeguato": la definizione UE-OPS descrive come deve essere un tale aeroporto e fornisce una lista non esaustiva dei servizi aggiuntivi necessari per tale aeroporto. Il riscontro inoltrato dai soggetti interessati ha identificato la difficoltà di soddisfare la lista dei servizi aggiuntivi necessari della definizione UE-OPS per gli aeromobili che operano secondo la parte NCC e parte NCO, anche se altri soggetti interessati hanno richiesto di trasporre l'intera definizione UE-OPS per le operazioni CAT. Al fine di indirizzare questa questione di proporzionalità, l'Agenzia ha deciso di trasporre la lista dei servizi aggiuntivi necessari nella corrispondente IR nella parte CAT. Quindi il proposito della definizione UE-OPS è stato mantenuto per le operazioni CAT;
  - "Operazione di avvicinamento di categoria I (CAT I)", include GNSS/SBAS (sistema globale di navigazione satellitare / sistema di incremento a terra) per

chiarire che le operazioni che utilizzano un localizzatore di precisione con guida verticale (LPV) con un'altezza di decisione inferiore a 250 ft (e non inferiore a 200 ft) vengono trattate come operazioni di CAT I;

- "Sistema di atterraggio GNSS (GLS)" è stato rinominato "sistema di atterraggio GBAS (GLS)" ed è stato modificato per allinearlo con ICAO PANS ATM e PANS ABC;
- "eliporto": l'Agenzia considera questo termine incluso nei termini "aeroporto" (come definito nel regolamento di base) e "sito operativo", e non ha trasposto questo termine nel nuovo regolamento;
- "tempo di tenuta (HoT)": la definizione rimane invariata dal CRD ed è allineata all'allegato 14 ICAO;
- "configurazione massima operativa di posti passeggeri (MOPSC)" è introdotta al posto del termine "configurazione massima approvata di posti passeggeri" dell'UE-OPS / JAR-OPS 3. Il riscontro fornito dai soggetti interessati indica che l'UE-OPS MAPSC viene trattato come un'approvazione operativa e che le definizioni dell'NPA e del CRD per la configurazione massima di posti passeggeri non riflettono questo concetto. L'Agenzia ha perciò formulato la definizione del nuovo termine MOPSC tenendo conto di queste reazioni. MOPSC è chiaramente una voce stabilita per scopi operativi e deve essere specificata nel manuale delle operazioni. La definizione chiarisce inoltre che la MOPSC dovrebbe utilizzare come riferimento la configurazione massima di posti passeggeri stabilita durante il processo di certificazione;
- "categoria standard I" è stata rinominata "operazioni di avvicinamento di categoria I (CAT I)" ed è stata riformulata per allinearla in modo migliore con quella dell'UE-OPS/JAR-OPS 3 (la modifica editoriale consiste nel fatto che gli acronimi della definizione dell'UE-OPS sono stati indicati per esteso nell'allegato I).

### **Differenze rispetto all'allegato 6 ICAO**

48. Mentre la maggioranza delle definizioni sono allineate con l'ICAO, dato che questo regolamento traspone UE-OPS e JAR-OPS 3, ci sono alcune differenze rispetto all'ICAO:

- le "operazioni di avvicinamento di CAT II, IIIA, IIIB" sono al momento allineate con l'UE-OPS, anche se l'iter normativo OPS.083 "Revisione di SPA.LVO" terrà in considerazione l'allineamento con le ultime modifiche dell'allegato 6 ICAO;
- "categoria A / B in merito agli elicotteri" – a seguito delle reazioni al CRD, queste sono state allineate con le definizioni per la "categoria A" e la "categoria B" per gli elicotteri nelle definizioni CS, che riflettono l'intento della JAR-OPS 3. Il riscontro dei soggetti interessati ha richiesto di estendere le attenuazioni per certe operazioni (in particolare operazioni HEMS) così da permettere agli elicotteri che non soddisfano pienamente le specifiche di certificazione richieste di essere tuttavia eleggibili per le operazioni di prestazioni di classe 1 e 2. Altri soggetti interessati hanno richiesto che le

- attenuazioni vengano revocate. L'Agenzia non intravede un caso riguardante la sicurezza per la modifica dell'intento delle definizioni;
- "aeroporto alternato in rotta (ERA)": la definizione resta allineata all'UE-OPS e differisce da quella dell'ICAO in quanto è collegato all'"aeroporto adeguato" e può essere richiesto durante la fase di pianificazione.
  - "visualizzazione head-up": è al momento allineata con l'UE-OPS e l'iter normativo OPS.084 "HUD/EVS" terrà in considerazione l'allineamento con le ultime modifiche dell'allegato 6 ICAO;
  - "operazione con prestazioni di classe 1 / 2 / 3" per elicotteri: il CRD delucida che le definizioni rimangono allineate con quelle del JAR-OPS 3 in quanto l'Agenzia considera queste le più appropriate. Non sono state ricevute alcune reazioni al CRD su queste voci e non sono state effettuate altre modifiche. Per le prestazioni di classe 1, la definizione dell'ICAO specifica che le prestazioni con un motore inoperativo (OEI) dovrebbero essere prese in considerazione prima di raggiungere il punto di decisione al decollo (TDP) o dopo aver superato il punto di decisione per l'atterraggio (LDP). La definizione scelta nell'allegato I non definisce in modo chiaro a quale punto dovrebbero essere considerate le prestazioni, sebbene l'IR indica che questo punto dovrebbe coincidere o essere antecedente al TDP (CAT.POL.H.205) e coincidere o essere antecedente all'LDP (CAT.POL.H.220). Per le prestazioni di classe 3, la definizione scelta distingue tra elicotteri plurimotore e monomotore, contrariamente alla definizione dell'ICAO.
  - La definizione dello "stato della superficie della pista" è allineata con l'UE-OPS e le definizioni verranno riviste per allinearle con le ultime modifiche all'allegato 6 ICAO nell'iter normativo OPS.005 "La prima revisione editoriale delle norme attuative dell'OPS", il cui avvio è previsto per il 2013. Questo fornirà delle opportunità per il riscontro da parte dei soggetti interessati.

#### IV. Spiegazioni

49. Dato che il concetto principale nella stesura era quello di trasporre l'UE-OPS e JAR-OPS 3, ciò ha dato luogo ad alcune differenze rispetto all'allegato 6 ICAO (elencate sopra). Per alcuni termini, la definizione dell'UE-OPS e/o JAR-OPS 3 è stata divisa in una definizione principale nell'allegato I e l'altro materiale contenuto nel GM e/o IR o AMC. È stato quindi preparato del materiale esplicativo per i seguenti punti: sistema di atterraggio a guida head-up, ambiente ostile, operazioni fuori costa, sistema di visione notturna e  $V_1$ , che contiene materiale aperto ad interpretazione o puramente illustrativo e quindi non appropriato nella definizione principale. Questa divisione delle definizioni dell'UE-OPS/JAR-OPS 3 aveva anche lo scopo di indirizzare la proporzionalità, per assicurare che, per alcuni termini principali, la definizione sarebbe stata valida per diverse parti. Il caso di "aeroporto adeguato" è stato descritto sopra.
50. Alcuni soggetti interessati hanno richiesto che le definizioni nell'AMC all'allegato I siano collocate all'interno dell'allegato stesso. L'Agenzia sostiene che l'AMC all'allegato I è adatto per quei termini che sono utilizzati in altri AMC o GM ma non nelle IR stesse e la decisione conterrà un AMC all'allegato I. A seguito di modifiche alla struttura normativa e all'introduzione dei requisiti per le autorità e per le

organizzazioni nel presente regolamento, certe definizioni che erano state precedentemente pubblicate nel CRD alle parti AR e OR sono state aggiunte all'allegato I del presente regolamento: metodi accettabili di rispondenza, metodi alternativi di rispondenza, accordo commerciale di condivisione di codice di volo (code sharing), contratto di noleggio a vuoto, dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD), fermo macchina, controllo operativo, luogo principale dell'attività, assegnazione di priorità nelle ispezioni a terra, ispezioni a terra, intervallo di rettifica e accordo di noleggio con equipaggio. Queste definizioni sono state riviste dai soggetti interessati durante le fasi di NPA e CRD delle parti AR e OR.

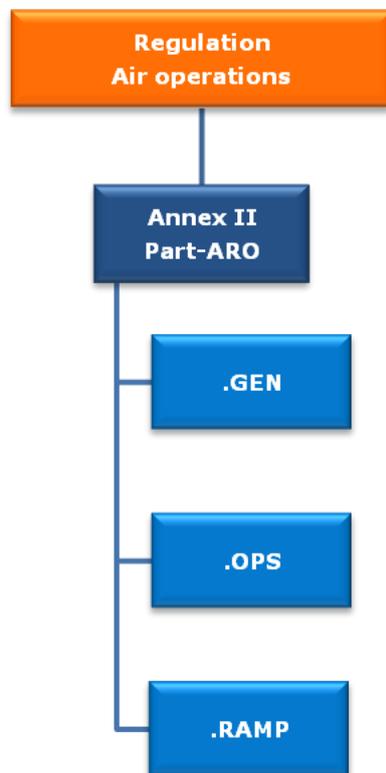
51. In risposta a specifiche reazioni ricevute al CRD OPS I, sono state effettuate delle modifiche ad alcune definizioni:
- "antighiacciamento" e "sghiacciamento" sono state chiaramente identificate come procedure di terra e l'antighiacciamento come applicabile a velivoli;
  - la definizione di "sistema visivo potenziato (EVS)" è stata riformulata per allinearla con la modifica 34 all'allegato 6 ICAO – questa può essere considerata come una modifica editoriale.
52. Infine, la definizione di "operazione di trasporto aereo commerciale" è stata spostata nella regolamentazione di copertura, in quanto questa è la chiave per capire il campo di applicazione dei vari allegati al presente regolamento.

## **Allegato II – Parte ARO**

### **I. Generalità**

53. La parte ARO, come proposta in questo parere, è composta da tre capi:
- parte ARO capo GEN, requisiti generali;
  - parte ARO capo OPS, requisiti specifici relativi alle operazioni di volo;
  - parte ARO capo RAMP, requisiti per le ispezioni a terra degli aeromobili degli operatori soggetti alla supervisione di un altro Stato.

**Figura 3: Allegato II parte ARO**



54. Il testo proposto in questo parere riflette le modifiche effettuate alle proposte iniziali dell'Agencia (come pubblicato negli NPA 2008-22b e 2009-02d) a seguito della consultazione pubblica, nonché ulteriori modifiche effettuate a seguito dell'analisi e della valutazione delle reazioni fatte al CRD. Il capo GEN della parte ARO è in gran parte allineato con il capo GEN della parte ARA (requisiti per le autorità sull'equipaggio di condotta). Le disposizioni per gli operatori che devono dichiarare le proprie attività sono rilevanti soltanto per le operazioni di volo e non sono state incluse nel progetto del regolamento sull'equipaggio di condotta (parte ARA). Tutti i riferimenti normativi sono stati modificati per riflettere la

convenzione per la denominazione proposta a seguito della decisione di modificare la struttura normativa:

- a. le disposizioni della precedente parte AR sono ora incluse come disposizioni della "parte ARO", ("O" sta per "operazioni", contrariamente a ARA, dove la "A" sta per "equipaggio di condotta").
- b. La precedente sezione IV della norma AR.GEN è ora inclusa come un capo separato "ARO.RAMP".
- c. Il precedente capo AR.OPS viene rinominato "ARO.OPS".

Eccetto per la parte ARO capo RAMP, i numeri delle norme (le ultime 3 cifre) restano invariati.

55. La tabella seguente mostra i riferimenti normativi di cui al CRD e al presente parere, nell'ordine del parere:

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
<b>AR.GEN</b>	<b>Requisiti generali</b>	<b>ARO.GEN</b>	<b>ARO capo "Requisiti generali"</b>
---	---	ARO.GEN.005	Campo di applicazione
AR.GEN.115	Documentazione di supervisione	ARO.GEN.115	Documentazione di supervisione
AR.GEN.120	Metodi di rispondenza	ARO.GEN.120	Metodi di rispondenza
AR.GEN.125	Informazione all'Agenzia	ARO.GEN.125	Informazione all'Agenzia
AR.GEN.135	Reazione immediata ad un problema di sicurezza	ARO.GEN.135	Reazione immediata ad un problema di sicurezza
AR.GEN.200	Sistema di gestione	ARO.GEN.200	Sistema di gestione
AR.GEN.205	Utilizzo di enti qualificati	ARO.GEN.205	Ripartizione dei compiti
AR.GEN.210	Modifiche al sistema di gestione	ARO.GEN.210	Modifiche al sistema di gestione
AR.GEN.220	Conservazione della documentazione	ARO.GEN.220	Conservazione della documentazione
AR.GEN.300	Continua supervisione	ARO.GEN.300	Supervisione
AR.GEN.305	Programma di supervisione	ARO.GEN.305	Programma di supervisione
AR.GEN.310	Procedura per la certificazione iniziale - organizzazioni	ARO.GEN.310	Procedura per la certificazione iniziale - organizzazioni
AR.GEN.315	Procedura per il rilascio, rinnovo, ripristino o modifica di licenze, abilitazioni o certificati - persone	ARO.GEN.315	Procedura per il rilascio, rinnovo, ripristino o modifica di licenze, abilitazioni o certificati - persone
AR.GEN.330	Modifiche - organizzazioni	ARO.GEN.330	Modifiche - organizzazioni
AR.GEN.345	Dichiarazione - organizzazioni	ARO.GEN.345	Dichiarazione - organizzazioni
AR.GEN.350	Risultati e azioni correttive - organizzazioni	ARO.GEN.350	Risultati e azioni correttive - organizzazioni
AR.GEN.355	Provvedimenti attuativi - persone	ARO.GEN.355	Risultati e provvedimenti attuativi - persone

<b>Riferimento alla normativa del CRD</b>	<b>Titolo della normativa del CRD</b>	<b>Riferimento alla normativa del parere</b>	<b>Titolo della normativa del parere</b>
<b>AR.OPS</b>	<b>Operazioni di volo</b>	<b>ARO.OPS</b>	<b>ARO capo "Operazioni di volo"</b>
AR.OPS.100	Rilascio del certificato di operatore aereo	ARO.OPS.100	Rilascio del certificato di operatore aereo
AR.OPS.105	Accordi di code sharing	ARO.OPS.105	Accordi di code sharing
AR.OPS.110	Accordi di noleggio	ARO.OPS.110	Accordi di noleggio
AR.OPS.200	Procedura per un'approvazione specifica	ARO.OPS.200	Procedura per un'approvazione specifica
AR.OPS.205	Approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi	ARO.OPS.205	Approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi
AR.OPS.210	Area locale	ARO.OPS.210	Determinazione dell'area locale
---	---	ARO.OPS.215	Approvazione delle operazioni con elicotteri su ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata
---	---	ARO.OPS.220	Approvazione delle operazioni con elicotteri verso o provenienti da un sito di interesse pubblico
---	---	ARO.OPS.225	Approvazione delle operazioni verso un aeroporto isolato
<b>AR.GEN</b>	<b>AR.GEN Sezione IV</b>	<b>ARO.RAMP</b>	<b>ARO capo "Ispezioni a terra"</b>
AR.GEN.405	Campo di applicazione	ARO.RAMP.005	Campo di applicazione
AR.GEN.415	Generalità	ARO.RAMP.100	Generalità
AR.GEN.420	Criteri di definizione delle priorità	ARO.RAMP.105	Criteri di definizione delle priorità
AR.GEN.425	Raccolta di informazioni	ARO.RAMP.110	Raccolta di informazioni
AR.GEN.430	Qualifica di ispettore di terra	ARO.RAMP.115	Qualifica di ispettore di terra
---	---	ARO.RAMP.120	Approvazione delle organizzazioni di addestramento
AR.GEN.435	Condotta delle ispezioni a terra	ARO.RAMP.125	Condotta delle ispezioni a terra
AR.GEN.440	Categorizzazione delle conclusioni	ARO.RAMP.130	Categorizzazione delle conclusioni
AR.GEN.445	Azioni successive sulle conclusioni	ARO.RAMP.135	Azioni successive sulle conclusioni
AR.GEN.450	Fermo macchina dell'aeromobile	ARO.RAMP.140	Fermo macchina dell'aeromobile
AR.GEN.455	Segnalazione	ARO.RAMP.145	Segnalazione
AR.GEN.460	Compiti di coordinamento dell'Agenzia	ARO.RAMP.150	Compiti di coordinamento dell'Agenzia
AR.GEN.465	Relazione annuale	ARO.RAMP.155	Relazione annuale
AR.GEN.470	Informazione al pubblico	ARO.RAMP.160	Informazione al pubblico
<b>Parte AR</b>	<b>Appendici</b>	<b>Parte ARO</b>	<b>Appendici</b>
Appendice IV	Certificato di operatore aereo	Appendice I	Certificato di operatore aereo
Appendice V	Specifiche delle operazioni	Appendice II	Specifiche delle operazioni

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
Appendice VI	Elenco di approvazioni specifiche	Appendice III	Elenco di approvazioni specifiche
Appendice I	Modello standard di relazione	Appendice IV	Modello standard di relazione
Appendice II	Attestato di ispezione a terra	Appendice V	Attestato di ispezione a terra
Appendice III	Relazione di ispezione a terra	Appendice VI	Relazione di ispezione a terra

**Tabella 1: Riferimenti incrociati CRD-parere per la parte ARO**

## II. Consultazione

56. L'NPA 2008-22 era stato pubblicato sul sito Internet dell'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) il 31 ottobre 2008. L'NPA 2009-02 era stato pubblicato il 30 gennaio 2009. Il periodo di consultazione di questi NPA era stato esteso in conformità all'articolo 6, paragrafo 6, della procedura normativa<sup>7</sup>, alla richiesta dei soggetti interessati per assicurare una sovrapposizione dei periodi di consultazione della prima estensione degli NPA<sup>8</sup>. Entro i termini fissati del 28 maggio 2009 (NPA 2008-22) e 31 luglio 2009 (NPA 2009-02), sono pervenute all'Agenzia 9 405 osservazioni pertinenti alle parti AR e OR da più di 400 commentatori, incluse autorità aeronautiche nazionali, organizzazioni professionali, aziende private e persone private. Il numero totale dei commenti per entrambi gli NPA è risultato pari a 18 243.
57. La revisione dei commenti è stata svolta in conformità all'approccio congiunto per l'estensione della competenza dell'UE definito dall'Agenzia e dalla Commissione europea, e come impartito dal consiglio di amministrazione e dal comitato dell'AESA.<sup>9</sup>
58. Il testo modificato della norma è stato discusso in dettaglio con i gruppi di revisione della regolamentazione stabiliti per gli NPA 2008-22 e 2009-02. La composizione dei gruppi di revisione era basata su quella dei gruppi iniziali di stesura stabiliti per gli iter normativi OPS.001 e FCL.001. L'appartenenza a questi gruppi iniziali di stesura era stata estesa per includere i rappresentanti aggiuntivi dei soggetti interessati, nonché un rappresentante del dipartimento per la standardizzazione dell'Agenzia, in linea con le regole delle procedure per l'appartenenza ai gruppi di regolamentazione. La parte AR è stata processata insieme alla parte OR per assicurare consistenza nella produttività ed efficienza nel processo di revisione. Durante il processo di revisione c'è stata una stretta attività di coordinamento con i gruppi di revisione stabiliti per i requisiti (NPA 2009-02b) delle operazioni tecniche di volo (OPS) accompagnata dalla

<sup>7</sup> Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 08-2007, che modifica e sostituisce la procedura normativa, adottata alla riunione del consiglio di amministrazione n. 03-2007 del 13 giugno 2007 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

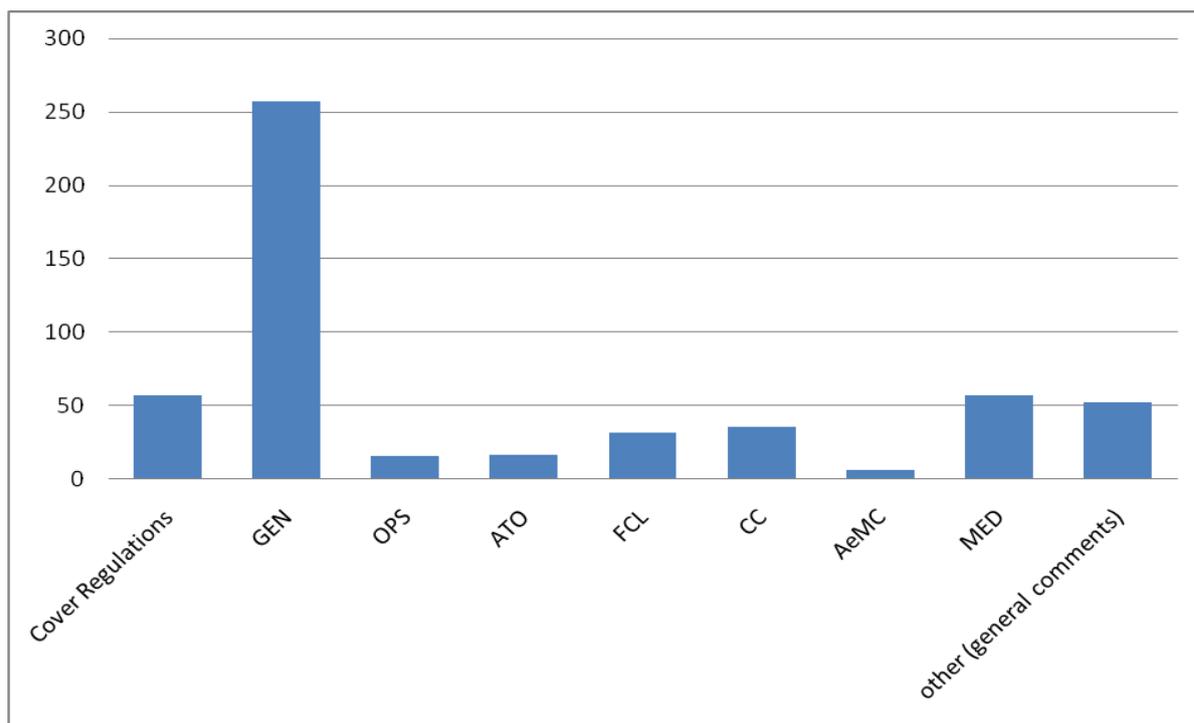
<sup>8</sup> In particolare, l'NPA 2008-22 sui requisiti per le autorità e per le organizzazioni, e l'NPA 2009-02 sulle norme attuative per le operazioni di volo degli operatori dell'UE ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

<sup>9</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf).

consultazione dei gruppi di stesura stabiliti per la seconda estensione (aeroporti, gestione del traffico aereo, servizi di navigazione aerea).

59. I CRD per la parte AR e parte OR che forniscono sintesi dei commenti e le corrispondenti risposte dell’Agenzia e il testo modificato sono stati pubblicati sul sito Internet dell’Agenzia in data 4 ottobre 2010. I CRD contenevano una lista di tutte le persone e/o organizzazioni che avevano espresso dei commenti. Entro il termine fissato del 6 dicembre 2010, sono pervenute all’Agenzia 1 020 reazioni per la parte AR e la parte OR da più di 70 commentatori, incluse le autorità aeronautiche d’Austria, Belgio, Germania, Francia, Finlandia, Italia, Irlanda, Paesi Bassi, Norvegia, Spagna, Svezia, Svizzera, Regno Unito, nonché le organizzazioni professionali, organizzazioni non a scopo di lucro, aziende private e alcune persone private. Anche la Federal Aviation Administration (FAA) statunitense ha rivisto i CRS e non ha espresso alcun commento. Di tutte le reazioni ricevute, 530 sono in merito alla parte AR e 490 alla parte OR. La maggioranza delle reazioni sono state fatte ai capi GEN. Circa il 20% delle 1 020 reazioni sono state fatte sui metodi accettabili di rispondenza (AMC) e sugli elementi esplicativi (GM) alla parte AR e alla parte OR.

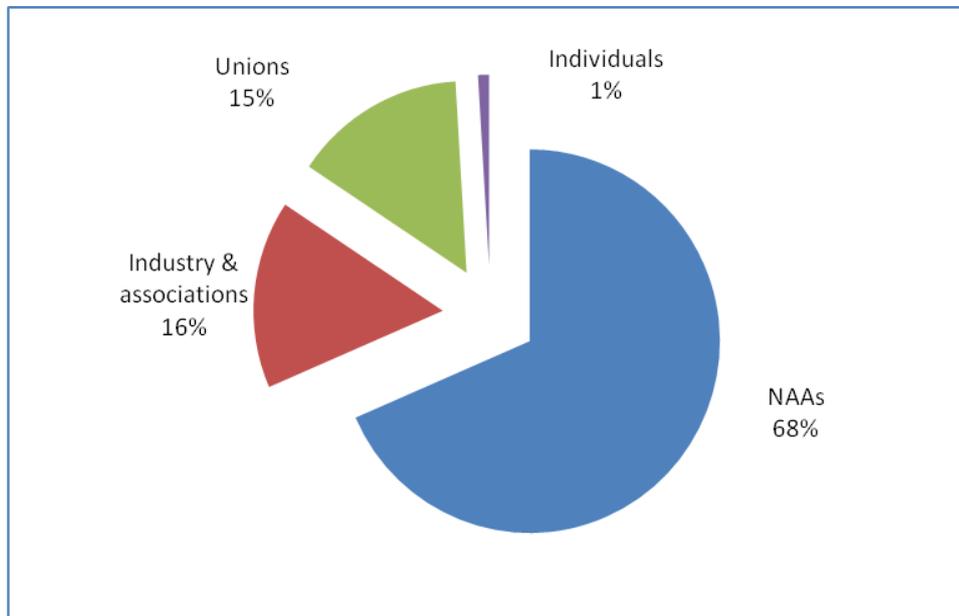
Il diagramma seguente mostra le distribuzioni delle reazioni alla parte AR per i vari capi.



**Figura 4: Reazioni alla parte AR – distribuzione**

60. Il diagramma seguente fornisce un’indicazione dell’origine delle reazioni. Prendendo in considerazione il fatto che le reazioni che hanno origine dalle associazioni rappresentanti l’industria vengono generalmente inoltrate per conto dei loro membri individuali, si può assumere che in questo diagramma la quota delle associazioni dell’industria è sottorappresentata. Non è comunque una

sorpresa che la maggioranza delle reazioni ha avuto origine dalle autorità aeronautiche nazionali.



**Figura 5: Reazioni alla parte AR – origine**

### III. Campo di applicazione ed applicabilità

61. Sebbene il presente parere sia presentato solamente per le operazioni CAT, la parte ARO, come proposta con il presente parere, è applicabile a tutti i tipi di operazioni di volo, incluse le operazioni commerciali non CAT, operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi e aeromobili a motore non complessi. Ciò deve assicurare che alla fine del processo di adozione le norme siano accurate e consistenti per tutti i tipi di operazioni di volo (operazioni commerciali e non commerciali). Viene evidenziato che i requisiti per le autorità applicabili anche ad operazioni non CAT continueranno a sussistere fino a quando vengono adottati i pareri contenenti i corrispondenti requisiti tecnici (ad esempio parte NCC, parte NCO, parte SPO).

Il capo GEN della parte ARO definisce i requisiti comuni per le autorità competenti; è composto di tre sezioni:

- Sezione 1 Premessa;
- Sezione 2 Gestione; e
- Sezione 3 Supervisione, certificazione e controllo dell'attuazione.

62. Queste sezioni implementano i corrispondenti articoli del regolamento di base in merito alle interazioni tra le organizzazioni approvate e l'autorità competente, la cooperazione e lo scambio di informazioni tra le autorità competenti e con l'Agenzia, l'approvazione dei metodi di rispondenza alternativi a quelli stabiliti dall'Agenzia, la necessità di reagire immediatamente ad un problema di sicurezza, nonché le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati e di approvazioni. Il capo GEN contiene

inoltre i requisiti per il sistema organizzativo e di gestione delle autorità competenti che sono direttamente rilevanti per le capacità di supervisione delle autorità competenti.

Regolamento di base	Requisiti per le autorità
Articolo 2, paragrafo 2, lettera d) Obiettivi Articolo 15 Rete delle informazioni	Programma di sicurezza (Regolamentazione di copertura, articolo 3)
Articolo 18 Misure dell'Agenzia Articolo 19 Pareri, specifiche di certificazione ed elementi esplicativi	Metodi di rispondenza (ARO.GEN.120)
Articolo 7 Piloti	Capacità di supervisione (Regolamentazione di copertura, articolo 4) Supervisione (ARO.GEN.300) Programma di supervisione (AOR.GEN.305) Certificazione iniziale (ARO.GEN.310 e 315) Modifiche - organizzazioni (ARO.GEN.330) Risultati - organizzazioni (ARO.GEN.350) Provvedimenti attuativi - persone (ARO.GEN.355)
Articolo 7 Piloti (ATO, AeMC, FSTD)	
Articolo 8 Operazioni di volo	
Articolo 8, paragrafo 4, Operazioni di volo - Equipaggio di cabina	
Articolo 10 Supervisione e controllo dell'attuazione	Supervisione (ARO.GEN.300) Programma di supervisione (ARO.GEN.305) Risultati (ARO.GEN.350) Provvedimenti attuativi - persone (ARO.GEN.355)
Articolo 13 + allegato V - Enti qualificati	Ripartizione dei compiti (ARO.GEN.205)
Articolo 15 Rete delle informazioni	Informazione all'Agenzia (ARO.GEN.125) Programma di supervisione (ARO.GEN.305) Sistema di gestione (ARO.GEN.200)
Articolo 14 Misure di flessibilità Articolo 15 Rete delle informazioni Articolo 22, paragrafo 1, Certificazione delle operazioni di volo	Reazione immediata ad un problema di sicurezza (ARO.GEN.135)
Articolo 24 Controllo dell'applicazione delle regole	Sistema di gestione (ARO.GEN.200) Modifiche al sistema di gestione (ARO.GEN.210)
Articolo 54 Ispezioni concernenti gli Stati membri	Modifiche al sistema di gestione (ARO.GEN.210) Conservazione della documentazione (ARO.GEN.220)

**Tabella 2: Articoli del regolamento di base e corrispondenti AR**

63. In linea con l'approccio sistemico globale, i requisiti del capo GEN sono stati redatti in un'ottica di assicurare il più possibile consistenza e compatibilità con le corrispondenti norme nel settore degli aeroporti, gestione del traffico aereo/servizi di navigazione aerea, nonché aeronavigabilità. Considerando il loro carattere generale, le norme attuative proposte tengono debitamente in considerazione gli elementi critici (CE) di un sistema di supervisione della sicurezza definito dall'ICAO<sup>10</sup>, in particolare per quanto riguarda:

<sup>10</sup> Fare riferimento al documento 9735 dell'ICAO *Manuale ispettivo di monitoraggio della sicurezza*, seconda edizione — 2006, appendice C – nel valutare l'effettiva implementazione degli elementi critici di un sistema di supervisione della sicurezza, la capacità di uno Stato per la supervisione della sicurezza viene determinata come parte del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO.

- CE-3: sistema dell'aviazione civile di uno Stato e funzioni di supervisione della sicurezza
  - CE-4: qualificazione ed addestramento del personale tecnico
  - CE-5: guida tecnica, strumenti e fornitura di informazioni critiche di sicurezza
  - CE-6: obblighi in merito al rilascio di licenze, certificazione, autorizzazione e/o approvazione
  - CE-7: obblighi di sorveglianza
  - CE-8: risoluzione di problemi di sicurezza.
64. Gli standard ICAO sull'implementazione di un programma di sicurezza nazionale (SSP) richiedono allo Stato di stabilire dei meccanismi per garantire un efficace monitoraggio di questi elementi critici<sup>11</sup>. Quindi, i requisiti proposti con il capo GEN forniranno supporto agli Stati membri nei loro sforzi per implementare i SSP.
65. Le norme proposte si basano inoltre sulle corrispondenti disposizioni nella parte UE-OPS capo C "Certificazione e supervisione di operatori"<sup>12</sup> e disposizioni che erano presenti nelle JAA JIP. Le norme attuative e i corrispondenti AMC nel capo GEN della parte ARO sono pienamente consistenti con i corrispondenti standard sulla supervisione della sicurezza contenuti nell'allegato 6 ICAO, parte 1, appendice 5 e parte 3, appendice 1.

<b>Allegato 6 ICAO parte 1 - Appendice 5 Allegato 6 ICAO parte 3 - Appendice 1</b>	<b>Norme AESA e relativi AMC/GM</b>
1. Legislazione primaria in materia di aviazione	Regolamento di base ORO.GEN.140
2. Regolamenti operativi specifici	Regolamento (CE) n. 216/2008; Requisiti essenziali, Regolamento (CE) n. 2042/2003 <sup>13</sup> Parte ARO capo OPS
3. Struttura CAA e funzioni di supervisione della sicurezza	ARO.GEN.200(a)(2) numero di personale sufficiente Regolamentazione di copertura, articolo 4
4. Guida tecnica	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Personale tecnico qualificato	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 e 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Obblighi in merito al rilascio delle licenze e certificazione	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Obblighi di sorveglianza continua	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300

<sup>11</sup> Fare riferimento all'allegato 1 ICAO, allegato C, e all'allegato 6 ICAO, allegato J "Quadro per il programma di sicurezza nazionale" § 3.1.

<sup>12</sup> Le tabelle per la comparazione delle norme per UE-OPS e JAR-OPS 3 erano state fornite con i CRD sulla parte AR e sulla parte OR, fare riferimento a <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>13</sup> Regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni. *GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1.*

Allegato 6 ICAO parte 1 - Appendice 5 Allegato 6 ICAO parte 3 - Appendice 1	Norme AESA e relativi AMC/GM
	ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Risoluzione di problemi di sicurezza	ARO.GEN.200(a)(1) e ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

**Tabella 3: Corrispondenza tra standard ICAO sulla supervisione e parte ARO / parte ORO**

66. Il capo GEN della parte ARO, proponendo dei requisiti comuni che possono essere applicati a tutti i tipi di certificati e approvazioni, implementa le conclusioni della relazione JAA COra in merito alla supervisione delle prestazioni, processi di approvazione semplificati che forniscono consistenza nelle approvazioni delle organizzazioni, dove tale consistenza è essenziale per le organizzazioni per implementare dei sistemi di gestione (della sicurezza) efficaci. L'obiettivo dell'ICAO di introdurre i SMS in tutti i settori dell'aviazione conduce necessariamente agli stessi principi di base della gestione ed approvazione delle organizzazioni.
67. Dato che la parte ARO sviluppa del materiale normativo esistente e propone dei requisiti che sono pienamente allineati con i corrispondenti standard ICAO per i sistemi statali di supervisione della sicurezza, i compiti principali dell'autorità definiti nelle norme attuative proposte con questo parere non sono fondamentalmente diversi da quelli che le autorità competenti stanno già svolgendo. Ogni compito aggiuntivo trova giustificazione o direttamente nel regolamento di base (vale a dire l'implementazione di quegli articoli che riguardano la prima estensione, il conseguimento dell'obiettivo principale del regolamento di base in termini di sicurezza, standardizzazione e armonizzazione) o in quegli standard ICAO in relazione alla costituzione di un SSP.

#### **ARO.GEN Sezione 1 - Premessa**

68. La sezione 1 integra i requisiti per gli Stati membri definiti al livello della regolamentazione di copertura (articolo 4 - capacità di supervisione) con i requisiti generali applicabili alle autorità competenti. Questa sezione mira principalmente a facilitare la cooperazione e lo scambio di informazioni tra le autorità e l'Agenzia, nonché tra le autorità stesse. Queste disposizioni derivano dai requisiti di alto livello stabiliti nel regolamento di base (in particolare agli articoli 5, par. 5; 7, par. 6; 8, par. 5; 10; 15; 22, par. 1 e 24). La sezione 1 include anche gli obblighi inerenti la documentazione di supervisione che integrano le corrispondenti disposizioni sulla capacità di supervisione incluse nella regolamentazione di copertura con riferimento all'elemento critico dell'ICAO CE-5 "Guida tecnica, strumenti e fornitura di informazioni critiche di sicurezza".
69. La sezione 1 richiede inoltre alle autorità competenti di fornire all'Agenzia delle informazioni significative ai fini della sicurezza (ARO.GEN.125(b)). Sebbene la

direttiva 2003/42/CE<sup>14</sup> ha stabilito il concetto di documentazione di sicurezza obbligatoria in caso di inconvenienti gravi, si percepisce che le corrispondenti misure di attuazione<sup>15</sup> non forniscono dei requisiti espliciti sulla necessità di trasmettere all'Agenzia tutte le informazioni di sicurezza disponibili in un formato idoneo. L'Agenzia dovrebbe di solito venire informata in merito a questioni riguardanti la progettazione, i dati di idoneità operativa (OSD) e la sicurezza operativa come identificato nel programma europeo per la sicurezza aerea (EASP) o aree identificate appositamente dall'Agenzia che costituiscono preoccupazioni inerenti la sicurezza. Il materiale AMC verrà incluso al punto AR.GEN.125(b) come il risultato del lavoro che si sta attualmente svolgendo nel contesto del sistema di rendicontazione interno dell'Agenzia (IORS). A sua volta, ciò fornirà all'Agenzia un mezzo essenziale per sviluppare la revisione annuale sulla sicurezza richiesta dal legislatore<sup>16</sup>.

70. La sezione 1 include i requisiti per processare i metodi di rispondenza alternativi ai metodi accettabili di rispondenza rilasciati dall'Agenzia. Il termine metodi accettabili di rispondenza (AMC) di cui agli articoli 18 e 19 del regolamento di base viene principalmente utilizzato per indicare il materiale tecnico/procedurale che gli Stati membri e l'industria devono utilizzare nell'implementare il regolamento di base e le sue norme attuative. A tale proposito, un AMC illustra un metodo per conformarsi alla normativa. Poiché il corrispondente materiale rilasciato dall'Agenzia non è di natura legislativa, non può creare degli obblighi sulle persone regolamentate, le quali possono scegliere di mostrare conformità ai requisiti applicabili utilizzando degli altri metodi. Tuttavia, il legislatore intendeva utilizzare tale materiale per fornire certezza legale per i richiedenti e per contribuire ad una implementazione uniforme; gli ha quindi attribuito una presunzione di conformità alla normativa. I metodi accettabili di rispondenza (AMC) vincolano le autorità competenti così che le persone regolamentate che sono conformi ad essi devono essere riconosciute come conformi alla legge. Tuttavia, viene fornita della flessibilità in quanto i soggetti interessati possono proporre dei metodi alternativi di rispondenza alla loro autorità competente e, a condizione che possano dimostrare che venga garantito un livello equivalente di sicurezza, questi metodi alternativi di rispondenza potrebbero poi essere approvati ed implementati.
71. La proposta fatta con il CRD mirava ad assicurare un trattamento uniforme di tali alternative da parte delle autorità competenti e a fornire piena trasparenza, la quale risulta mancante nel sistema attuale. La base legale per il meccanismo dei metodi alternativi di rispondenza e gli obblighi per le autorità competenti può essere trovata all'articolo 5, paragrafo 5, articolo 7, paragrafo 6 e articolo 8, paragrafo 5, del regolamento di base, fra l'altro, il quale stabilisce che devono essere adottate delle norme attuative su come rilasciare, mantenere e modificare i certificati e le approvazioni. Dato che i metodi alternativi di rispondenza sono principalmente dei metodi utilizzati dai richiedenti per stabilire conformità con le norme attuative, l'Agenzia ha ritenuto necessario stabilire un processo sia per i

<sup>14</sup> Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, *GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23*).

<sup>15</sup> Articolo 2 del regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Testo rilevante ai fini del SEE (*GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3*).

<sup>16</sup> Articolo 15, paragrafo 4 del regolamento di base.

richiedenti che per le autorità per trattare con questi metodi alternativi di rispondenza. Per quanto riguarda il ruolo e gli obblighi inclusi per l'Agenzia, la loro base legale trova riscontro nei poteri attribuiti all'Agenzia di monitorare l'implementazione delle norme da parte delle autorità competenti e di standardizzare le loro prestazioni (fare riferimento al regolamento di base, articoli 10 e 24).

72. Per una questione di standardizzazione ed armonizzazione, viene stabilito un obbligo per l'autorità competente di notificare l'Agenzia in merito ad ogni metodo alternativo di rispondenza che abbia approvato o stia utilizzando, nonché di rendere disponibili a tutte le organizzazioni e persone sotto la sua supervisione i metodi alternativi di rispondenza che l'autorità competente stessa utilizza per raggiungere la conformità alle norme applicabili. Questo introduce un nuovo compito per le autorità competenti, che può comunque essere implementato sulla base dei meccanismi e procedure esistenti; ci si aspetta quindi che l'onere aggiuntivo sia limitato.
73. Attraverso i commenti all'NPA e alle reazioni al CRD, sembrava chiaro che una maggioranza dei soggetti interessati accoglieva favorevolmente delle verifiche ex ante sistematiche da parte dell'Agenzia di tutti i metodi alternativi di rispondenza prima della loro approvazione e/o implementazione da parte dell'autorità competente. L'argomentazione centrale consiste nel mantenere parità di condizioni e di eliminare l'incertezza nel fatto che i metodi alternativi di rispondenza approvati dall'autorità competente senza l'intervento dell'Agenzia possono essere successivamente contestati, per esempio durante un'ispezione di standardizzazione. Il regolamento di base non include un mandato per tale approvazione ex ante da parte dell'Agenzia in quanto lascia l'implementazione delle norme agli Stati membri. Conseguentemente queste preoccupazioni non possono essere indirizzate sotto il sistema legale attuale. Tuttavia, al fine di prendere in considerazione le preoccupazioni dei soggetti interessati, viene previsto un elemento attenuante rendendo esplicito il requisito per l'autorità competente di stabilire un sistema per valutare e controllare regolarmente tutti i metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità stessa o dalle organizzazioni sotto la sua supervisione. In questo contesto, è importante notare che l'uso di metodi alternativi di rispondenza approvati da un'autorità competente è limitato alla particolare organizzazione. Le altre organizzazioni che desiderano utilizzare gli stessi metodi alternativi di rispondenza devono processarli di nuovo con la loro autorità competente.
74. Infine, in risposta alle reazioni del CRD, l'Agenzia ha semplificato le definizioni cancellando il termine "ulteriori criteri di rispondenza" ed estendendo la definizione di "metodi alternativi di rispondenza" per includere i metodi che forniscono un'alternativa a dei metodi AMC esistenti e nuovi metodi per stabilire la conformità con il regolamento di base e le sue norme attuative dove non sono stati adottati dei metodi AMC associati dall'Agenzia.

## **ARO.GEN Sezione 2 - Gestione**

75. Le norme della sezione 2 richiedono alle autorità competenti di stabilire e mantenere un sistema di gestione al fine di soddisfare i loro obblighi e di adempiere alle proprie responsabilità come indicato nella parte ARO. Gli elementi

principali di tale sistema di gestione emulano i requisiti tipici del sistema di gestione applicabile alle organizzazioni:

- politiche e procedure documentate;
- personale sufficiente e adeguatamente qualificato, incluso l'obbligo di pianificare la disponibilità del personale;
- nomina del personale di gestione per le diverse aree di attività;
- strutture ed alloggio adeguati;
- una funzione per monitorare la conformità del sistema di gestione, inclusa la nomina di una persona o di un gruppo responsabile per la funzione di monitoraggio della conformità;
- la necessità di assicurare che i compiti di certificazione e supervisione svolti per conto dell'autorità competente siano conformi ai requisiti applicabili;
- un sistema per identificare le modifiche che interessano il sistema di gestione e per prendere i provvedimenti per assicurare che rimanga effettivo; e
- un sistema di conservazione della documentazione per assicurare la tracciabilità delle attività svolte.

76. Questi requisiti del sistema di gestione vengono completati con un requisito specifico per stabilire delle procedure per lo scambio efficace di informazioni e l'assistenza di altre autorità, che espone ulteriormente i requisiti del regolamento di base, articolo 15(1). L'insieme dei requisiti comuni per i sistemi di gestione dell'autorità competente proposto con la sezione 2 si riferisce direttamente agli elementi critici dell'ICAO dei sistemi di supervisione della sicurezza CE-4 "Qualificazione ed addestramento del personale tecnico" e CE-5 "Guida tecnica, strumenti e fornitura di informazioni critiche di sicurezza". Questi requisiti forniscono supporto all'implementazione di SSP e devono contribuire alla creazione di un sistema di supervisione efficace per incoraggiare le organizzazioni regolamentate ad implementare i sistemi di gestione in linea con la parte ORO.
77. Con lo scopo di fornire supporto al processo di standardizzazione e facilitare la transizione di tale processo verso un monitoraggio continuo<sup>17</sup>, la sezione 2 richiede inoltre alle autorità competenti di fornire all'Agenzia la corrispondente documentazione sul loro sistema di gestione e sulle relative modifiche.
78. In merito al punto ARO.GEN.205, alcuni Stati membri hanno contestato l'inclusione di disposizioni specifiche nella parte ARO, sostenendo che l'articolo 13 e l'allegato V del regolamento di base trattavano la questione in maniera sufficiente. Al contrario, l'Agenzia considera che il regolamento di base non indica come devono essere garantiti gli obblighi specificati e perciò mantiene le disposizioni in una versione modificata: la norma tratta ora l'assegnazione da parte dell'autorità competente dei compiti di certificazione e supervisione a persone fisiche o giuridiche e focalizza sui criteri da soddisfare. Tali norme

---

<sup>17</sup> L'approccio al monitoraggio continuo (CMA) implicherà l'instaurazione di un sistema per monitorare continuamente gli Stati membri secondo un approccio armonizzato e consistente. Il monitoraggio della capacità di supervisione della sicurezza degli Stati membri si baserà sui seguenti quattro punti chiave: (1) raccogliere e validare i dati relativi alla sicurezza, (2) analizzare e misurare il livello della capacità di supervisione della sicurezza, (3) identificare le mancanze e valutare i rischi associati, (4) sviluppare ed implementare le strategie per la mitigazione del rischio.

specifiche mirano ad assicurare che ogni compito di certificazione o di supervisione svolto per conto dell'autorità competente sia conforme ai requisiti applicabili, in modo simile a quello che viene richiesto dalle organizzazioni quando svolgono le attività all'interno del loro oggetto dell'approvazione. Questa nuova norma attuativa è direttamente rilevante per assicurare un alto livello di sicurezza nelle attività di certificazione e supervisione delle autorità competenti, nonché un'implementazione uniforme delle corrispondenti disposizioni del regolamento di base. Questa nuova norma non interferisce con la flessibilità fornita agli Stati membri in merito alla designazione di uno o più enti come autorità competente come definito nella regolamentazione di copertura, articolo 4.1; è applicabile da parte di ciascuna autorità competente designata da uno Stato membro.

79. Mentre le disposizioni nella sezione 2 derivano da requisiti esistenti, così come quelli contenuti nelle sezioni B del regolamento (CE) n. 2042/2003 nel settore dell'organizzazione, qualificazione e addestramento, procedure, strutture, conservazione della documentazione ed altro delle autorità competenti, esse richiedono dei nuovi compiti per le autorità competenti:
- a. la trasmissione all'Agenzia delle procedure e relative modifiche, informare l'Agenzia in merito ai cambiamenti che riguardano il sistema di gestione (ARO.GEN.200(d) e ARO.GEN.210(c));
  - b. la definizione e l'implementazione di procedure per la partecipazione in uno scambio reciproco di informazioni ed assistenza ad altre autorità competenti ARO.GEN.200(c); e
  - c. l'implementazione di un sistema di monitoraggio della conformità comprendente il processo di audit interno e i processi di gestione del rischio sicurezza (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), inclusa l'implementazione di un sistema per valutare inizialmente e continuamente le persone fisiche o giuridiche che svolgono i compiti di certificazione o supervisione per conto delle autorità competenti (ARO.GEN.205).
80. Mentre per i punti a. e b. si può assumere che le autorità possano contare sulle risorse e su canali di comunicazione esistenti, è risaputo che l'implementazione del punto c. può richiedere delle risorse aggiuntive. Le responsabilità degli Stati membri per fornire le capacità di supervisione e le risorse necessarie alle autorità competenti per svolgere i loro compiti in conformità ai requisiti applicabili sono chiaramente indicate all'articolo 4, paragrafo 4, della regolamentazione di copertura. Questo formerà la base legale per assicurare che tutti i compiti aggiuntivi possano essere finanziati. In questo contesto vale la pena notare che un sistema di gestione efficace, incluso il monitoraggio efficace della conformità e la gestione del rischio sicurezza, deve anche contribuire ad assicurare un rapporto costi-efficienza nei processi di certificazione e supervisione e a facilitare l'implementazione di SSP.
81. In aggiunta, le disposizioni della sezione 2 presentano ora gli obblighi:
- a. per le autorità competenti di mantenere una lista di tutti i certificati delle organizzazioni, i certificati delle qualificazioni di FSTD e le licenze, abilitazioni, certificati o attestati del personale rilasciati (ARO.GEN.220(b));
  - b. per le autorità competenti di mantenere la documentazione inerente la valutazione dei metodi alternativi di rispondenza proposti dalle organizzazioni soggette a certificazione e la valutazione di metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità competente stessa (ARO.GEN.220(a)(11)); e

- c. di implementare un sistema per pianificare la disponibilità del personale (ARO.GEN.200(a)(2)).
82. Sebbene le norme attuali non includono tali espliciti requisiti, si può assumere che le autorità competenti abbiano in essere i sistemi richiesti per conformarsi a questi nuovi requisiti come parte della loro amministrazione dei certificati e delle approvazioni e della loro gestione del personale.

### **ARO.GEN Sezione 3 – Supervisione, certificazione e controllo dell'attuazione**

83. Questa sezione della parte ARO, capo GEN, fornisce all'autorità competente gli elementi necessari su come interagire con le organizzazioni e le persone regolamentate. Descrive i principi generali della supervisione, tratta gli elementi del programma di supervisione e dettaglia le azioni, i ruoli e le responsabilità specifiche delle autorità competenti per la certificazione, la supervisione continua e i processi di controllo dell'attuazione. Si basa su delle procedure stabilite nei regolamenti esistenti. Le norme sulla supervisione tengono conto dei requisiti di alto livello contenuti nel regolamento di base per garantire che la supervisione non sia limitata alle organizzazioni e alle persone certificate dall'autorità competente.
84. Le corrispondenti disposizioni derivano dalle JAA JIP, JAR-OPS e JAR-FCL, nonché dai requisiti esistenti della sezione B nei regolamenti (CE) no. 1702/2003<sup>18</sup> e 2042/2003. I corrispondenti articoli nel regolamento di base sono, per OPS: 8(5); per FCL: 7(6); per la supervisione collaborativa: articoli 10, 11 e 15. In risposta ai riscontri ricevuti dai soggetti interessati, verranno incluse nei AMC e GM delle istruzioni più specifiche sulla certificazione e supervisione iniziali, che trattino in maniera specifica i processi, la qualificazione del personale e l'adeguatezza del numero, la validità delle licenze e delle abilitazioni per gli istruttori di volo, ecc...
85. La proposta fatta con l'NPA include degli elementi derivanti dalle raccomandazioni COra per il rilascio di un certificato dell'organizzazione singolo a quelle organizzazioni titolari di approvazioni in conformità con più di una parte. L'analisi dei commenti NPA indica chiaramente che il concetto del "certificato singolo" non è sostenuto: le preoccupazioni dell'industria riguardano il fatto che l'ICAO non richiede un'approvazione dell'organizzazione "di copertura" oltre all'AOC, quindi un certificato singolo creerebbe un caso specifico europeo senza riconoscimento internazionale. Le autorità competenti hanno osservato che le condizioni per il rilascio del certificato singolo e la connessione tra il certificato dell'organizzazione singolo e i certificati specifici del settore (AOC, ATO, AeMC) non sono state stabilite in modo chiaro. Hanno inoltre affermato che il certificato dell'organizzazione singolo incrementerebbe in modo significativo il carico di lavoro per le autorità, che non sarebbe giustificato in termini di sicurezza. Dato che gli obiettivi principali dietro il concetto di un certificato dell'organizzazione singolo possono essere raggiunti senza imporre il rilascio di un certificato singolo, l'Agenzia è d'accordo a non mantenere il concetto del certificato singolo. Infatti, in termini di supervisione efficace, è molto più rilevante razionalizzare il programma di supervisione per le organizzazioni titolari delle approvazioni in conformità a più

---

<sup>18</sup> Regolamento (CE) n. 1702/2003 del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione. *GU L 243 del 27.09.2003, pag. 6.*

di una parte che rilasciare un certificato dell'organizzazione singolo. Come descritto nei metodi accettabili di rispondenza alla parte ARO.GEN.305, è permesso alle organizzazioni di accreditare le voci di verifica certificate in conformità a più di una parte.

86. L'NPA include anche una proposta per la supervisione collaborativa<sup>19</sup> con lo scopo di creare la base per assicurare la più efficace supervisione di quelle attività che non sono limitate geograficamente allo Stato membro dove viene rilasciato il certificato. L'obiettivo principale delle disposizioni di supervisione collaborativa è quello di portare una dimensione europea nella supervisione, incoraggiando il miglior utilizzo delle risorse di supervisione su base locale, assicurando allo stesso tempo che tutte le persone, le organizzazioni o gli aeromobili siano soggetti a una regolare supervisione. Questo implementerebbe alcune delle raccomandazioni specifiche della Conferenza dei direttori generali dell'aviazione civile su una strategia globale per il monitoraggio della sicurezza (tenutasi presso le sedi dell'ICAO nel 1997) durante la quale era stata enfatizzata la necessità di coordinare ed armonizzare i principi e le procedure per la valutazione del monitoraggio della sicurezza a livello globale ed erano stati riconosciuti i vantaggi nell'adottare un'attenzione regionale. La proposta dell'Agenzia è stata ampiamente commentata. La maggioranza dei commenti è stata fatta dalle autorità competenti, che hanno espresso delle preoccupazioni in merito a un possibile offuscamento delle responsabilità di monitoraggio e gli aspetti pratici della cooperazione tra le autorità, dove sistemi legali differenti o barriere linguistiche potrebbero costituire degli ostacoli. Le preoccupazioni da parte dell'industria puntavano maggiormente all'onere aggiuntivo e alla possibile duplicazione di monitoraggio per quanto riguarda le organizzazioni che operano in diversi Stati membri.
87. In linea con le raccomandazioni fatte dal gruppo di revisione AR/OR e a seguito di una riunione dedicata con i rappresentanti del gruppo consultivo delle autorità nazionali (AGNA), le corrispondenti disposizioni della sezione 3 della parte ARO.GEN sono state ulteriormente raffinate al fine di indirizzare le preoccupazioni principali espresse dai soggetti interessati. Dovrà essere utilizzato un approccio basato sul rischio considerando principalmente le priorità di sicurezza identificate nel piano di sicurezza nazionale di cui alla regolamentazione di copertura, articolo 3, al fine di determinare il campo di applicazione della sicurezza per le attività svolte nel territorio dello Stato membro dalle persone o dalle organizzazioni non certificate dall'autorità competente. La responsabilità principale dell'autorità competente che ha rilasciato il certificato resta invariata. La proposta è stata integrata con le disposizioni per la cooperazione su base volontaria sotto forma di accordi tra le autorità così che alcuni compiti di supervisione possono essere svolti dall'autorità nei cui territori viene svolta l'attività, quindi aumentando la visibilità di quelle attività. Questo dovrebbe incoraggiare le autorità competenti ad utilizzare al meglio le risorse dell'autorità a livello locale. Le norme attuative inerenti i risultati e il controllo dell'attuazione (ARO.GEN.350 e ARO.GEN.355) sono state modificate di conseguenza. La parte ARO.GEN.350 è stata ulteriormente modificata per motivi di consistenza con ARA.CC per trattare la

---

<sup>19</sup> Il termine "supervisione collettiva" utilizzato nella nota esplicativa all'NPA 2008-22 viene ora sostituito con "supervisione collaborativa", che riflette meglio l'intenzione delle corrispondenti disposizioni.

falsificazione e la frode. È stato aggiunto un nuovo sottoparagrafo ARO.GEN.300(f) per includere una disposizione per le autorità competenti per raccogliere e processare le informazioni ritenute utili per la supervisione, basato su ciò che è stato precedentemente definito al punto AR.GEN.425(a), dato che raccogliere tali informazioni non è rilevante soltanto per le ispezioni a terra. Questa disposizione supporta la determinazione di priorità di sicurezza in considerazione dell'implementazione della supervisione basata sul rischio e il monitoraggio continuo.

88. Sebbene l'Agenzia abbia modificato la sua proposta sulla supervisione collaborativa per trattare le preoccupazioni principali espresse dagli Stati membri, insiste sull'importanza di estendere la supervisione a tutte le attività all'interno del territorio di uno Stato membro e di una maggiore collaborazione tra le autorità competenti degli Stati membri, al fine di superare le sfide del mercato comune: un maggior numero di piloti e di operatori possono esercitare i loro privilegi in uno Stato dell'UE diverso dallo Stato principalmente responsabile per la loro supervisione. Quindi, l'Agenzia suggerisce di rivedere in futuro l'implementazione delle disposizioni sulla supervisione collaborativa ed il funzionamento appropriato del sistema di supervisione, non solo per rilevare il prima possibile delle possibili lacune, ma anche per determinare la necessità di disposizioni più specifiche, con lo scopo di promuovere le capacità di supervisione a livello europeo, sia in termini di sicurezza che di uso efficiente delle risorse.
89. Un altro elemento importante proposto con l'NPA è la migrazione verso la supervisione basata sul rischio e sui risultati, che ha anche origine dall'iniziativa COra. A seguito di una valutazione dei commenti NPA, l'intervallo di supervisione di 24 mesi che era stato inizialmente definito a livello di norme attuative è stato trasferito ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) della parte AR.GEN.305 per il CRD, in modo da fornire della flessibilità. Questo cambiamento a livello AMC ha scatenato le reazioni dei soggetti interessati che hanno espresso delle serie preoccupazioni in merito all'implementazione nella fase attuale di un sistema solamente basato sul rischio: i soggetti interessati hanno affermato che tale sistema non dovrebbe essere adottato prima che le organizzazioni regolamentate abbiano raggiunto un livello di maturità sufficiente nei loro sistemi di gestione della sicurezza e le autorità competenti abbiano acquisito visibilità delle loro prestazioni in termini di sicurezza, attraverso la collezione e l'analisi di dati rilevanti. Alcuni soggetti interessati hanno ulteriormente commentato che la flessibilità fornita potrebbe essere utilizzata per giustificare delle ulteriori riduzioni nelle risorse delle autorità competenti. Al fine di trattare queste preoccupazioni, l'Agenzia ha accettato di reintegrare l'intervallo di 24 mesi a livello della norma attuativa e propone ora un numero di criteri per estendere o ridurre questo intervallo di supervisione standard. Queste disposizioni si applicano alle organizzazioni certificate dall'autorità competente.
90. Le disposizioni di "approvazione indiretta" di certi tipi di modifiche alle organizzazioni proposte con l'NPA sono state riviste. L'argomento viene ora trattato nella parte ARO.GEN.330 "Modifiche - organizzazioni" e le modifiche sono classificate o come modifiche che necessitano una precedente approvazione o come modifiche che non necessitano una precedente approvazione da parte dell'autorità competente. Inoltre, sono incluse delle disposizioni per quelle organizzazioni che desiderano implementare delle modifiche senza una precedente

approvazione da parte dell'autorità competente: l'organizzazione deve avere una procedura che specifichi il campo di applicazione di tali modifiche e che descriva come queste modifiche verranno gestite e tale procedura deve essere proposta all'autorità competente per approvazione (fare riferimento alla parte ARO.GEN.310(c)). Le disposizioni modificate soddisfano pienamente l'intenzione della "approvazione indiretta" o modifiche "accettabili dall'autorità".

91. Le norme attuative proposte sui risultati e sulle azioni di controllo dell'attuazione sono state modificate per includere la descrizione dei risultati precedentemente fornita nella parte OR e per allinearsi con le modifiche fatte alle parti ARO.GEN.300 e ARO.GEN.305 in merito alla supervisione collaborativa. Inoltre, tutti i riferimenti alle sanzioni sono stati cancellati, in quanto soggette alle norme nazionali applicabili che implementano l'articolo 68 del regolamento di base. Infine, il periodo di implementazione per le azioni correttive è stato ridefinito per allinearle con i requisiti esistenti nelle norme sull'aeronavigabilità continua. Il titolo di ARO.GEN.355 è stato modificato per allinearle meglio con il titolo di ARO.GEN.350.
92. Considerando che un'ampia porzione delle norme attuative proposte con la sezione 3 della parte ARO.GEN si basa sui requisiti esistenti e tenendo conto degli obblighi degli Stati membri dell'ICAO di dover implementare dei sistemi di supervisione efficaci come parte del loro programma di sicurezza nazionale, i compiti che risultano realmente nuovi o che non sono parte di quelli derivanti dagli obblighi di cui alla convenzione di Chicago o JIP sono limitati agli obblighi di:
  - a. informare le persone e le organizzazioni che sono soggette ad un accordo di supervisione tra autorità competenti (ARO.GEN.300(e));
  - b. approvare le procedure delle organizzazioni in merito alle modifiche che non necessitano una precedente approvazione (ARO.GEN.310(c));
  - c. informare l'autorità competente che ha rilasciato il certificato in caso venga rilevata la non-conformità ai requisiti applicabili da un'organizzazione certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, nonché fornire un'indicazione del livello dei risultati (ARO.GEN.350(e)); e
  - d. informare l'autorità competente che ha rilasciato la licenza, il certificato, l'abilitazione o l'attestato in caso venga rilevata la non-conformità ai requisiti applicabili da una persona certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro (ARO.GEN.355(e)).
93. Si può assumere che le autorità possono contare sulle risorse, supervisione e processi di certificazione esistenti, nonché su canali di comunicazione per svolgere questi compiti aggiuntivi.

#### **ARO.OPS – Operazioni di volo**

94. La parte ARO capo OPS è applicabile ad operatori commerciali e operatori non commerciali. Essa definisce il processo per richiedere un certificato di operatore aereo, l'approvazione di accordi di noleggio e di code sharing, la procedura di approvazione delle operazioni specifiche, l'approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), la determinazione di un'area locale, l'approvazione di operazioni con elicotteri su un ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata, l'approvazione di operazioni con elicotteri verso o da un sito di interesse pubblico e l'approvazione di operazioni verso un aeroporto isolato.

95. ARO.OPS consiste di due sezioni:
- ARO.OPS sezione 1: Certificazione di operatori aerei commerciali
  - ARO.OPS sezione 2: Approvazioni
96. Questo capo si basa sulle corrispondenti JAA Joint Implementing Procedures (JIP) della norma JAR-OPS.
97. Le questioni principali avanzate come risposta al CRD erano relative all'approvazione degli accordi di code sharing (**ARO.OPS.105**) e di noleggio (**ARO.OPS.110**). Sono state fatte delle modifiche significative ad alcune disposizioni di questa sezione, in particolare alle disposizioni sul code sharing e noleggio.
98. La norma **ARO.OPS.020** "Conservazione della documentazione - Registro del certificato e delle dichiarazioni dell'operatore" è stata cancellata in quanto la conservazione della documentazione del processo di certificazione e dichiarazione è trattata dal punto ARO.GEN.220.
99. Nel punto **ARO.OPS.100** "Rilascio del certificato di operatore aereo" non sono state fatte modifiche significative al testo. Dai commenti ricevuti sembra che non sia chiaro cosa si intenda per "e condizioni generali". La dicitura "e condizioni generali" è già trattata dalla dicitura "corrispondenti specifiche delle operazioni" ed è stata quindi cancellata.
100. Il punto **ARO.OPS.230** "Modifiche" è stato cancellato in quanto è trattato in maniera sufficiente nel punto ARO.GEN.310, lettere c) e d) e nel punto ARO.GEN.330.
101. Nel punto **ARO.OPS.105** "Accordi di code sharing": i commenti fatti in merito al code sharing e al noleggio sono simili a quelli fatti in merito alle relative disposizioni nella norma ORO.AOC. Una spiegazione dettagliata delle modifiche e delle giustificazioni viene offerta nella nota esplicativa alla parte ORO, fare riferimento al capo ORO.AOC.
102. Sono state fatte alcune modifiche editoriali e la disposizione è stata allineata al punto ORO.AOC.115. Il riferimento al regolamento (CE) n. 2111/2005<sup>20</sup> (lista di sicurezza dell'UE) e la parte TCO sono state cancellate per allinearle con la modifica fatta al punto ORO.AOC.115. La modifica fatta al punto ORO.AOC.115 impedisce ad un operatore dell'UE di vendere o rilasciare biglietti per voli effettuati da un operatore soggetto ad un divieto operativo conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** "Accordi di noleggio": la disposizione ha subito una modifica importante. La disposizione riguardante la presa a noleggio a scafo nudo verrà rivalutata nel corso della modifica al regolamento 2042/2003 (NPA 2010-10 "parte T"). Inoltre, sono stati introdotti dei requisiti specifici per la sospensione e la revoca dell'approvazione degli accordi di presa a noleggio con equipaggio, incluso un riferimento al regolamento (CE) n. 2111/2005.

---

<sup>20</sup> Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE.

104. Per quanto riguarda la cessione a noleggio a scafo nudo, è stato aggiunto un paragrafo per assicurare che l'autorità competente che approva l'accordo coordinerà con l'autorità competente responsabile per la supervisione dell'aeromobile conformemente al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione o per l'utilizzo dell'aeromobile, se non è la stessa autorità e che l'aeromobile ceduto a noleggio a scafo nudo venga rimosso dall'AOC dell'operatore a tempo debito.
105. Il noleggio a breve termine nel caso di circostanze operative urgenti non previste o necessità operative per una durata limitata è soggetto all'articolo 14.4 del regolamento di base. Il punto ACJ OPS1.165 fornisce una guida per l'autorità competente e per il locatario per il noleggio a breve termine. In un numero di commenti è stato proposto di includere questo ACJ. Comunque, dopo aver valutato l'ACJ è stato ritenuto non adatto nel quadro giuridico attuale. È stato quindi deciso di indirizzare il punto ACJ OPS1.165 in un iter normativo separato.
106. Il punto AR.OPS.300 "Procedura di certificazione", ora noto come **ARO.OPS.200** "Procedura per un'approvazione specifica" è stato modificato per accogliere una nuova lista di modelli per le approvazioni specifiche per operazioni non commerciali (fare riferimento all'appendice III – modello 140 dell'AESA).
107. Per quanto riguarda il punto AR.OPS.305, ora noto come **ARO.OPS.205** "Approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi": la disposizione è stata editata per renderla più chiara. La dicitura "...e condurre dove applicabile un'ispezione dell'organizzazione" è stata cancellata in quanto la MEL e relativa approvazione delle procedure di manutenzione e operative è puramente un processo documentario.
108. È stata aggiunta una nuova norma **ARO.OPS.210** "Area locale". Il termine "area locale" è utilizzato in alcune disposizioni per fornire certe attenuazioni, per esempio in merito all'applicabilità dei requisiti per l'addestramento dell'equipaggio di condotta.
109. Il raggio di tale area locale deve essere determinato dall'autorità competente, sulla base dell'ambiente locale e delle condizioni operative. Ulteriori indicazioni verranno fornite in un GM a questo paragrafo.
110. Il punto **ARO.OPS.215** "Approvazione di operazioni con elicotteri su un ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata" viene introdotto per richiedere che le aree di montagna e le aree remote per le quali si può ottenere l'approvazione a condurre operazioni senza una garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, siano designate dallo Stato membro e per richiedere all'autorità competente di rivedere la valutazione del rischio e considerare la giustificazione tecnica ed economica per la condotta di tali operazioni prima di approvarle.
111. Il punto **ARO.OPS.220** "Approvazione delle operazioni con elicotteri verso o provenienti da un sito di interesse pubblico" e **ARO.OPS.225** "Approvazione delle operazioni verso un aeroporto isolato" vengono introdotti per assicurare che sia disponibile una lista alla quale si applica l'approvazione, dato che le procedure specifiche per il sito/aeroporto devono essere valutate da un'autorità competente prima di concedere l'approvazione. Un'approvazione senza la definizione di a quali

siti o aeroporti si applica, non assicurerebbe che le procedure specifiche del sito o dell'aeroporto siano state valutate o sviluppate appropriatamente.

#### **ARO.OPS – AOC e specifiche delle operazioni**

112. Il modello AOC, ora noto come **Appendice I alla parte ARO, modello 138 dell'AESA**, si basa sul modello AOC sviluppato dall'ICAO.
113. Il modello è stato leggermente modificato. La data di scadenza è stata rimossa dato che l'AOC viene rilasciato per una durata illimitata. Il riferimento a CAT e non CAT nel modello delle specifiche delle operazioni è stato spostato al modello AOC. Ciò significa che l'AOC indicherà se le operazioni svolte sotto l'AOC sono CAT o meno.
114. Il modello delle specifiche delle operazioni nell'**appendice II alla parte ARO, modello 139 dell'AESA**, si basa anch'esso sul modello sviluppato dall'ICAO. Il modello è stato modificato. In parte in quanto il campo di applicazione è più ampio (tutti gli operatori commerciali dell'UE devono possedere un AOC), ma anche a causa di modifiche nella terminologia, per approvazioni specifiche per esempio per addestramento d'equipaggio di cabina (CC) e il rilascio di attestati CC e modifiche risultanti dai commenti ricevuti. È stata inclusa una sezione della marca d'immatricolazione dell'aeromobile. Nella nota 6 è stata aggiunta una frase per chiarire che la marca di immatricolazione dell'aeromobile può anche essere inserita nella colonna destinata alle note dell'approvazione specifica, nel caso in cui non tutte le approvazioni specifiche riguardino lo stesso modello dell'aeromobile. Nella nota 20 è stata aggiunta una frase per assicurare che gli aeromobili utilizzati per operazioni non commerciali conformemente al punto ORO.AOC.125 siano specificati nelle specifiche delle operazioni.
115. L'**appendice III alla parte ARO** è stata aggiunta per documentare le approvazioni specifiche rilasciate ad operatori non commerciali in modo coerente. Questo modello è simile al modello delle specifiche delle operazioni per operazioni commerciali. Esso è identificato con un numero di modello dell'AESA (modello 140 dell'AESA).

#### **ARO.RAMP – Ispezioni a terra degli aeromobili degli operatori soggetti alla supervisione di un altro Stato**

116. Il capo RAMP è applicabile alle autorità competenti nello svolgere le ispezioni a terra di aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi ed operatori UE soggetti alla supervisione di un altro Stato membro. Il capitolo definisce la quota annuale delle ispezioni a terra degli aeromobili che atterrano in aeroporti dello Stato membro, le condizioni per l'Agenzia per svolgere le ispezioni a terra, i criteri per l'assegnazione di priorità delle ispezioni a terra, la qualifica degli ispettori per le ispezioni a terra, l'approvazione delle organizzazioni d'addestramento, la condotta delle ispezioni a terra, la classificazione dei risultati e le azioni successive, il fermo macchina degli aeromobili ed i compiti di coordinamento dell'Agenzia.

117. Questo capo si basa sul regolamento (CE) n. 216/2008, sulla direttiva 2004/36/CE ("Direttiva SAFA")<sup>21</sup>, sul regolamento (CE) n. 351/2008<sup>22</sup> della Commissione, sul regolamento (CE) n. 768/2006<sup>23</sup> della Commissione e sulla direttiva 2008/49/CE<sup>24</sup>.
118. Le questioni principali avanzate in questo capo sono state il campo di applicazione (ARO.RAMP.005), i criteri per l'assegnazione delle priorità (ARO.RAMP.105), lo svolgimento delle ispezioni a terra (ARO.RAMP.125), la classificazione dei risultati (ARO.RAMP.130), il fermo macchina degli aeromobili (ARO.RAMP.140) e la quota annua minima (ARO.RAMP.100 (c)(1) e relativi AMC).
119. **ARO.RAMP.005** "Campo di applicazione": un numero di Stati membri applica la metodologia stabilita nella direttiva SAFA nello svolgere le ispezioni a terra su aeromobili utilizzati da operatori sotto la loro supervisione: i cosiddetti "operatori domestici". Altri Stati membri hanno indicato di avere un approccio diverso in merito alla supervisione degli operatori domestici o applicano la metodologia SAFA soltanto parzialmente. Questi Stati membri considerano che applicare la norma ARO.RAMP ad operatori domestici non è richiesto né proporzionato ed avrà un effetto dannoso sulle risorse. Essi credono che le ispezioni dovrebbero essere concentrate sui "controlli dei sistemi" invece che "controlli delle uscite", che sono considerati meno efficaci. Alcuni commenti hanno indicato che il campo di applicazione del presente capo dovrebbe essere limitato soltanto a SAFA.
120. La direttiva SAFA permette agli Stati membri di ispezionare gli aeromobili dei paesi terzi che si sospettano essere non conformi agli standard di sicurezza internazionali. Essa permette la condotta di ispezioni a sorpresa (ispezioni svolte in condizioni di assenza di ogni sospetto) e riafferma il diritto degli Stati membri di condurre altre ispezioni a terra (ad esempio su aeromobili registrati in uno Stato membro). Il concetto di ispezioni a terra su aeromobili stranieri è stato approvato dalla 36<sup>ma</sup> assemblea dell'ICAO e successivamente l'allegato 6 è stato modificato per imporre agli Stati contraenti di "stabilire un programma con procedure per la sorveglianza delle operazioni nel loro territorio da parte di un operatore straniero e per intraprendere delle azioni appropriate quando necessario per preservare la sicurezza". Il manuale delle procedure di ispezione, di autorizzazione e di sorveglianza continua delle operazioni dell'ICAO (Doc 8335) contiene una guida sullo svolgimento delle ispezioni a terra su operatori stranieri, emulando in gran misura le procedure applicate nel programma UE SAFA.

---

<sup>21</sup> Direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari. *GU L 143 del 30.04.2004, pag. 76.*

<sup>22</sup> Regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione del 16 aprile 2008 recante modalità di esecuzione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla definizione delle priorità per le ispezioni a terra degli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari. *GU L 109 del 19.04.2008, pag. 7.*

<sup>23</sup> Regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione del 19 maggio 2006 recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo. *GU L 134 del 20.05.2006, pag. 16.*

<sup>24</sup> Direttiva 2008/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2008 recante modifica dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari. *GU L 109 del 19.04.2008, pag. 17.*

121. Al momento, poco più del 50% delle ispezioni a terra vengono condotte su aeromobili di operatori UE (anche se considerando che la maggior parte del traffico è traffico all'interno dell'UE il rateo di ispezione (ispezioni/n. di atterraggi) è di gran lunga più elevato per gli operatori di paesi terzi). Le ispezioni vengono condotte nei confronti degli standard ICAO per aeromobili dell'UE e di paesi terzi. Le ispezioni su operatori UE, mentre in generale producono meno risultati se confrontate con altre regioni del mondo, identificano ancora delle gravi non conformità di un numero di operatori UE. A seguito dell'analisi regolare dell'AESA, queste informazioni vengono trasmesse alle rispettive AAN che assicurano la supervisione, che in molte occasioni hanno deciso di condurre in maniera più approfondita investigazioni e audit, che in molti casi hanno portato alla limitazione, sospensione e revoca di un AOC.
122. I dati raccolti attraverso le ispezioni a terra, che sono un programma dal basso verso l'alto, con campionamento del prodotto, complimentano e si articolano bene con altri programmi dall'alto verso il basso, come i programmi di supervisione regolari o il programma di standardizzazione dell'AESA. Tenendo in mente l'iniziativa di cambiare gradualmente le attività di supervisione da "hard-time" a "on-condition" introducendo un approccio basato sul rischio, è perciò molto importante avere disponibilità di mezzi per misurare e monitorare il rischio. Le ispezioni a terra hanno dimostrato di essere un buon strumento per raccogliere dati di sicurezza e derivare indicatori di rischio e stanno quindi contribuendo ad una supervisione basata sul rischio adeguata.
123. I principi di supervisione cooperativa sono chiaramente stabiliti nell'articolo 10 del regolamento di base che stipula che:
- gli Stati membri e l'Agenzia devono cooperare al fine di far rispettare la conformità ai regolamenti applicabili dell'UE sulla sicurezza
  - gli Stati membri devono effettuare delle ispezioni a terra, in aggiunta alle proprie responsabilità di supervisione nazionali
  - devono essere attuati dei provvedimenti che specifichino le "condizioni per condurre ispezioni a terra, incluse quelle sistematiche".
124. Considerando quanto sopra e che la maggior parte delle SARP dell'ICAO sono state implementate nella normativa UE, risulta quindi ovvio che le ispezioni su aeromobili utilizzati da operatori UE dovrebbe continuare e che tali ispezioni dovrebbero essere svolte applicando standard UE. L'Agenzia ritiene che il programma di valutazione della sicurezza degli aeromobili comunitari (SACA), quando implementato correttamente, può servire come mezzo per la supervisione di operatori domestici. L'Agenzia ha quindi deciso di non modificare il campo di applicazione della presente sezione.
125. **ARO.RAMP.100** "Generalità": la lettera a) è stata allineata con il punto ARO.GEN.305 "Programma di supervisione". Quindi il riferimento alla "procedura di controllo randomico" è stato cancellato. Il punto ARO.GEN.305 richiede alle autorità competenti di stabilire un programma di supervisione che deve basarsi sulle attività di supervisione passate ed una valutazione dei rischi. L'Agenzia considera quindi che l'obiettivo della parte cancellata di questo paragrafo è trattato in maniera adeguata nel punto ARO.GEN.305.
126. La lettera b) è stata cancellata in quanto la SANA è esclusa dal campo di applicazione del presente capo. Una nuova lettera b) è stata allineata alla lettera

- a). Il programma annuale sarà parte del programma di supervisione di cui al punto ARO.GEN.305.
127. **“Quota annua minima”**: il numero di ispezioni SAFA condotte dagli Stati membri su base annuale varia radicalmente, non solo in valori assoluti ma anche quando si considera il numero di operatori stranieri (UE e paesi terzi) che atterrano nel proprio territorio ed il volume delle loro operazioni.
128. L’effetto immediato di questo “sbilanciamento” è la raccolta di un numero limitato di dati su quegli operatori che non operano negli Stati più attivi, che ha degli effetti sulla rilevanza delle analisi successive.
129. Il concetto di una quota nazionale minima è stato introdotto al fine di garantire parità di condizioni tra gli Stati membri garantendo contributi comparabili da ciascuno di essi. La formula per il calcolo della quota nazionale tiene conto di due componenti: (1) la diversità del traffico straniero (numero di operatori) e (2) il volume di operazioni (numero di atterraggi). Sulla base dei commenti ricevuti durante il periodo dei commenti, la formula è stata rivista per allocare un peso differente a quegli operatori che hanno un numero limitato di atterraggi (inferiore a 12) in uno Stato particolare durante un anno. Sempre sulla base dei commenti ricevuti, la formula è stata rivista per valutare differenzialmente le ispezioni considerando i fattori di rischio (ad esempio, soggetti con priorità più elevate, rateo di campionamento ridotto) e fattori di costo (località remote, orari strani). Anche se non espresso in modo quantitativo, l’implementazione della formula dovrebbe tener conto di due considerazioni: (1) l’ottenimento di una base di campionamento più ampia e (2) evitare di effettuare delle ispezioni ripetute su operatori per i quali delle ispezioni precedenti non hanno dato luogo a questioni di sicurezza. Lo scopo della quota minima è di non aumentare il numero totale di ispezioni ma di favorire una migliore distribuzione tra gli Stati membri. Infatti, se si applica la formula al traffico del 2009 e del 2010, la quota totale risultante sarebbe stata inferiore al numero effettivo di ispezioni svolte in quegli anni.
130. I dati raccolti per mezzo delle ispezioni a terra forniranno supporto a due nuovi processi: autorizzazione di operatori di paesi terzi e supervisione collaborativa degli operatori UE. Risulta quindi importante che i dati siano raccolti in un modo consistente ed uniforme, fornendo sufficienti ed affidabili informazioni per supportare una supervisione basata sul rischio di tali attività.
131. L’Agenzia valuterà periodicamente l’AMC contenente la formula per il calcolo della quota annua. Il testo della lettera d) è stato modificato per garantire che le ispezioni a terra effettuate dall’Agenzia siano svolte in cooperazione con gli Stati membri. Sono state fatte alcune modifiche alla lettera d), punti 2 e 3, per rendere più chiaro quando l’Agenzia possa svolgere un’ispezione a terra.
132. **ARO.RAMP.105 “Criteri di definizione delle priorità”**: è stato incluso in una nuova lettera c) un riferimento alla lista di sicurezza dell’UE al fine di poter iniziare a preparare una lista delle priorità a seguito di una riunione del comitato per la sicurezza aerea nel contesto del regolamento (CE) n. 2111/2005. L’ultima frase della lettera b), punto (3)(i), è stata spostata negli elementi esplicativi. Il punto ARO.RAMP.105(b)(5) è stato modificato per garantire che gli aeromobili degli operatori di paesi terzi la cui autorizzazione rilasciata dall’Agenzia sia limitata o reintegrata a seguito della sospensione o revoca siano soggetti a delle ispezioni prioritarie. La lettera c) è stata modificata per tener conto dei commenti,

indicando che dovrebbe essere stabilita una procedura per creare una lista delle priorità.

133. Nel punto **ARO.RAMP.115** "Qualifica degli ispettori per le ispezioni a terra" il titolo è stato modificato ed è stata aggiunta la dicitura "a terra". Nella lettera d) è stato aggiunto un requisito per l'Agenzia di mantenere il programma di addestramento stabilito.
134. I CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) e (3)** sono stati aggiornati nel punto **ARO.RAMP.120**. La direttiva 2008/49/CE regola, tra l'altro, la valutazione delle organizzazioni di addestramento terze parti che forniscono addestramento sulle ispezioni a terra (vale a dire organizzazioni che non sono parte di un'autorità competente). Gli Stati membri che utilizzano i servizi di un'organizzazione del genere hanno l'obbligo di valutarla. Tuttavia, gli Stati membri possono richiedere all'Agenzia di svolgere una valutazione tecnica dell'organizzazione di addestramento per loro conto.
135. Gli Stati membri e le organizzazioni d'addestramento terze parti per le ispezioni a terra hanno indicato che l'approccio attuale è inefficiente e risulta in oneri amministrativi e normativi sproporzionati. Considerando il piccolo numero di organizzazioni d'addestramento terze parti in operazione, centralizzare la valutazione tecnica al livello dell'Agenzia aiuterà quindi a snellire il processo di valutazione mantenendo allo stesso tempo l'obiettivo di sicurezza di fornire addestramento di alta qualità. Quindi il Gruppo di indirizzo SAFA (ESSG) e la Commissione europea hanno richiesto all'Agenzia di aggiornare la norma AMC1-AR.GEN.430, lettera c), punti (2) e (3), ad una norma attuativa, come implementato nel presente parere. Questa disposizione crea una base legale per la previa approvazione di un'organizzazione d'addestramento e si riferisce alle condizioni che l'organizzazione deve soddisfare prima di concedere tale approvazione. Queste condizioni sono già definite negli elementi esplicativi sviluppati e pubblicati dall'Agenzia ai sensi della direttiva 2008/49/CE e saranno rivalutate in un iter normativo separato per integrare la norma attuativa.
136. **ARO.RAMP.125** "Condotta delle ispezioni a terra": la lettera a) sul conflitto di interesse è stata spostata nell'articolo 4 della regolamentazione di copertura (fare riferimento all'articolo 4(4)), in quanto l'Agenzia considera che dovrebbe essere applicabile agli ispettori in tutte le aree trattate dalla parte ARO. Il riferimento all'appendice III (nota ora come appendice VI alla parte ARO) è stato cancellato, dato che questo modello verrà utilizzato soltanto dall'Agenzia. L'autorità competente deve utilizzare il modello modificato dell'appendice V (Attestato di ispezione) che ora include anche la categoria del risultato.
137. Nel punto **ARO.RAMP.130** "Categorizzazione delle conclusioni": i risultati di livello 1 e 2 sono stati modificati nei risultati di categoria 1, 2 e 3. Sono state avanzate molte preoccupazioni in merito alla modifica dei risultati delle categorie da 1 a 3 come stabilito nella direttiva SAFA nei risultati di livello 1 e 2, che sono quelli definiti nel punto ARO.GEN.350. Queste preoccupazioni si sono ripetute nella riunione del gruppo ad hoc sulle "ispezioni a terra", tenutasi a Colonia nel mese di giugno 2010. I motivi principali avanzati dalle autorità competenti per mantenere il sistema di classificazione attuale sono che la classificazione dei risultati come stabilito nella direttiva SAFA è più appropriata nel caso degli audit per prodotto, che sono un'immagine puntuale in un preciso momento, e che quindi questa

classificazione soddisfa meglio l'intenzione delle ispezioni a terra. Tuttavia, la classificazione generale (livello 1 e 2) è applicabile nel caso di un sistema o di un audit per processo. Le autorità competenti hanno anche espresso le loro preoccupazioni nel modificare un sistema di classificazione ben stabilito che ha dimostrato di essere più che adeguato.

138. L'Agenzia crede che per gli scopi delle ispezioni SAFA attuali l'utilizzo delle tre categorie di risultati sia appropriata. Tuttavia, dato che il campo di applicazione della norma ARO.RAMP è più ampio di quello della direttiva SAFA (viene applicato anche agli aeromobili utilizzati dagli operatori UE), in certi casi si deve stabilire un collegamento tra l'operatore e l'aeromobile. Applicare due schemi diversi di classificazione dei risultati (livello 1 e 2 per l'operatore e categorie 1, 2 e 3 per un aeromobile) potrebbe creare delle difficoltà per le autorità competenti da un lato e confusione per gli operatori dall'altro lato.
139. Tuttavia si ritiene che il sistema SAFA, inclusa la classificazione dei risultati, ha dimostrato di funzionare. Inoltre, l'Agenzia è dell'opinione che troppe modifiche contemporanee nel sistema possono creare un pesante onere sulle risorse sia delle autorità competenti che degli operatori. L'Agenzia ha quindi deciso di introdurre la categorizzazione già esistente dei risultati nel presente capo.
140. **ARO.RAMP.140** "Fermo macchina dell'aeromobile": è stata aggiunta la lettera d) per chiarire quali azioni devono essere intraprese per rimuovere il fermo macchina se la non conformità si ripercuote sulla validità del certificato di aeronavigabilità, tenendo conto delle differenti autorità responsabili per la supervisione continua dell'aeromobile. Il punto (d)(4) è stato cancellato in quanto la futura parte TCO non indirizza per il momento gli aeromobili "sub-ICAO" (inclusi gli aeromobili non aeronavigabili temporaneamente). L'autorizzazione di tali aeromobili sarà soggetta ad un iter normativo separato.
141. **ARO.RAMP.145** "Segnalazione": la lettera a) è stata allineata con il punto ARO.RAMP.120, lettera a). Nella lettera b), il riferimento all'Agenzia è stato cancellato in quanto le informazioni alle quali si riferisce devono essere raccolte dalle autorità competenti. La lettera c) è stata allineata con il punto ARO.RAMP.110, lettera b). La dicitura "volontario" è stata cancellata dalla lettera d) per proteggere ogni persona che fornisce informazioni e quindi per incoraggiare la divulgazione di rilevanti informazioni di sicurezza.
142. Nell'**appendice IV alla parte ARO "modello standard di relazione"** il nome e la firma del coordinatore nazionale sono stati cancellati in quanto le informazioni verranno registrate in una banca dati centralizzata di cui al punto ARO.RAMP.150, lettera b), punto (2).
143. L'**appendice V "Attestato di ispezione a terra"** e l'**appendice VI "Relazione di ispezione a terra"**: i modelli sono stati modificati leggermente per ragioni di chiarezza e consistenza con le modifiche fatte alla terminologia o nelle corrispondenti parti del presente parere. I numeri del modello dell'AESA sono stati allocati a ciascun modello.

**IV. Panoramica delle differenze**

144. La tabella seguente elenca le differenze tra la parte ARO e UE-OPS / JAR-OPS 3. Le corrispondenti differenze tra la parte ORO e UE-OPS / JAR-OPS 3 sono fornite nella relazione alla parte ORO.

**Differenze rispetto all'UE-OPS / JAR-OPS 3**

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
1./3.035 Sistema di qualità (c)	ARO.GEN.310	Responsabile della qualità: sotto la parte ORO, il concetto di "accettabile da parte dell'autorità competente" per il personale designato (noto ora come "persone designate") è compreso nell'approvazione dell'operatore e la gestione delle modifiche del personale designato come descritto nella norma AMC1-ARO.GEN.330 "Modifiche-organizzazioni"	Si ritiene che questo fornisca un livello equivalente di controllo.
1.165 (b) (2)(i) e (c)(1)(i) Noleggio	n/d	Nessun requisito per imporre delle condizioni nell'accordo di noleggio che sono parte della presente approvazione	Il riferimento a "ogni condizione parte della presente approvazione deve essere inclusa nell'accordo di noleggio" non è considerata necessaria in quanto non è permesso agli Stati membri di imporre delle condizioni aggiuntive di sicurezza all'accordo di noleggio.

**Differenze rispetto all'allegato 6 ICAO per la parte ARO**

145. La tabella seguente fornisce una descrizione degli standard dell'allegato 6 ICAO nella parte I e parte III sezione 1 e sezione 2 nel campo di applicazione del presente parere<sup>25</sup> che sono considerati non trasposti o trasposti in un modo che non si allinea con i corrispondenti standard dell'allegato 6 ICAO.

<sup>25</sup> In particolare, gli standard dell'ICAO sulla manutenzione e il controllo della manutenzione dell'operatore non vengono considerati in questo contesto.

Riferimento allegato 6 parte I/III	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza
Parte I - 3.3.1 Parte III - 1.3.1 Gli Stati devono stabilire un programma di sicurezza nazionale al fine di raggiungere un livello accettabile di sicurezza nell'aviazione civile	n/d	Non specifico alle operazioni di volo. Non può essere trasposto nel regolamento sulle operazioni di volo.
Parte I - 1.3.1 Parte III - 1.3.2 Il livello accettabile di sicurezza che deve essere raggiunto deve essere stabilito dallo Stato.	n/d	

## V. Lista degli iter normativi proposti

146. La tabella seguente fornisce una panoramica degli iter normativi proposti rilevanti alla parte ARO. Per quanto riguarda il capo GEN, questi sono principalmente concentrati sui seguenti argomenti:

- a. a seguito della consultazione dei gruppi di revisione OPS, è stato suggerito di integrare il materiale AMC nelle sezioni 2 e 3 della parte ARO con disposizioni aggiuntive per il personale dell'autorità competente interessato alla supervisione dei titolari di AOC così come per la certificazione iniziale e la supervisione dei titolari di AOC incorporando le corrispondenti sezioni dalle JIP e dal manuale delle procedure di ispezione, di autorizzazione e di sorveglianza continua delle operazioni dell'ICAO (Doc 8335);
- b. le disposizioni per le autorità e per le organizzazioni che trattano la valutazione del rischio, la gestione della sicurezza e SSP verranno ulteriormente elaborate in parallelo all'implementazione dell'EASP e a seguito della pubblicazione del nuovo allegato 19 ICAO in merito agli standard sulla gestione della sicurezza e pratiche raccomandate.

Riferimenti alla parte, norma	Campo di applicazione	Riferimento a RMP
ARO.GEN.125(b)	Creare AMC per specificare il tipo di informazioni che devono essere fornite all'Agenzia. Questo dovrebbe includere tipicamente tutte le questioni di sicurezza relative alla progettazione, questioni relative ai dati di idoneità operativa, così come questioni relative ad aree specifiche identificate dall'Agenzia che costituiscono preoccupazioni inerenti la sicurezza.	MDM.095 a + b

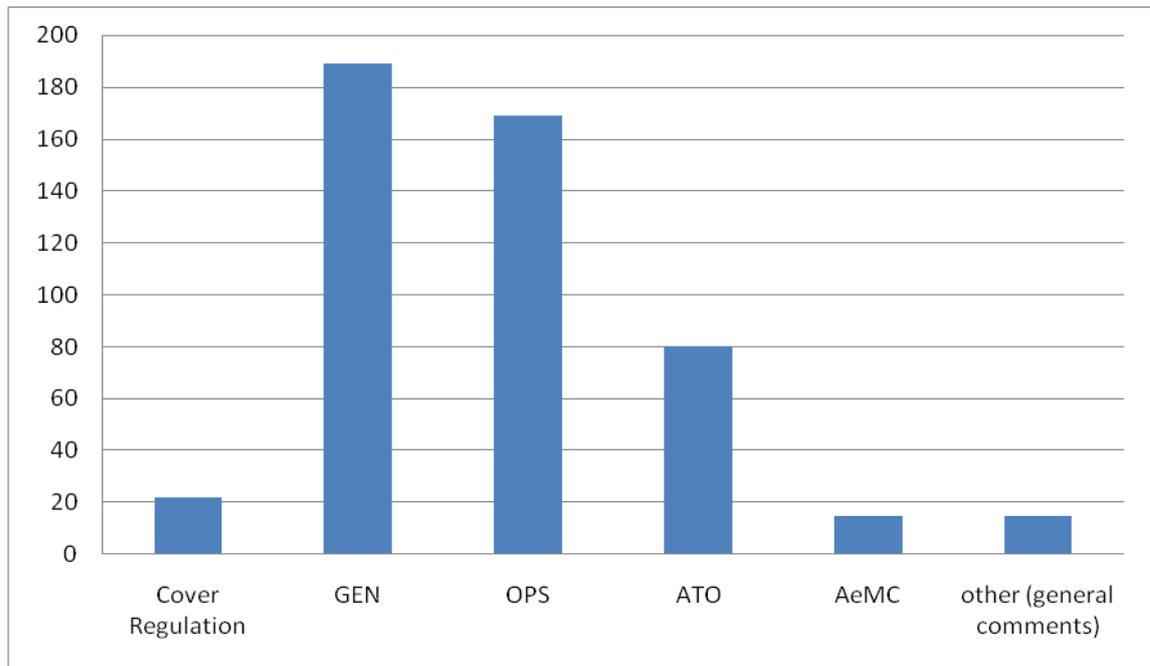
Riferimenti alla parte, norma	Campo di applicazione	Riferimento a RMP
ARO.GEN.200(a)(2)	Include AMC e GM aggiuntivi sulla qualifica ed addestramento degli ispettori per la supervisione dei titolari di AOC.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Include una guida aggiuntiva su come stabilire un processo per la gestione del rischio di sicurezza, incluso come determinare ed utilizzare elementi di rischio chiave, tenendo conto del programma europeo per la sicurezza aerea e del requisito per un piano di sicurezza (regolamentazione di copertura, articolo 3).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Include AMC e GM aggiuntivi sulla verifica della conformità per i titolari di AOC al momento della certificazione iniziale, così come per la loro supervisione continua.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Tratta il punto ACJ OPS1.165 sulla guida per l'autorità competente e per il locatario per il noleggio a breve termine in un iter normativo separato.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Sviluppa un sistema completo di procedure assicurando un metodo armonizzato per effettuare le ispezioni a terra conformemente alla parte ARO.RAMP trasferendo gli elementi esplicativi AESA SAFA esistenti che trattano la qualifica degli ispettori per le ispezioni a terra, le condizioni per le organizzazioni d'addestramento e le procedure per le ispezioni a terra e integrandolo con le parti richieste a seguito dell'introduzione dei nuovi requisiti, in particolare quelli riguardanti le ispezioni a terra condotte su operatori certificati in un paese AESA.	OPS.087

**Allegato III - Parte ORO****I. Generalità**

147. La parte ORO, come proposta in questo parere, è composta da otto capi, che sono ulteriormente divisi in sezioni, contenenti i requisiti sia generali che specifici per le operazioni di volo:
148. Parte ORO capo GEN, requisiti generali, integrata da:
- parte ORO capo AOC, requisiti specifici relativi alla certificazione di operatore aereo;
  - parte ORO capo DEC, requisiti specifici per gli operatori che devono dichiarare la propria attività;
  - parte ORO capo MLR, requisiti specifici relativi ai manuali, documentazione e giornali di bordo;
  - parte ORO capo SEC, requisiti specifici sulla sicurezza;
  - parte ORO capo FC, requisiti specifici per l'equipaggio di condotta;
  - parte ORO capo CC, requisiti specifici per l'equipaggio di cabina; e
  - parte ORO capo TC, requisiti specifici per l'equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS;
149. La parte ORO, capo GEN, come proposto con il presente parere, include due sezioni:
- Sezione 1 Premessa
  - Sezione 2 Sistema di gestione.
150. I requisiti del capo GEN della parte ORO sviluppano le raccomandazioni principali sulla "Consistenza delle approvazioni delle organizzazioni" (COra) e gli standard dell'ICAO relativi ai sistemi di gestione della sicurezza (SMS). Tali requisiti integrano i requisiti per le autorità sulle condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati e approvazioni.
151. Il testo proposto in questo parere riflette le modifiche effettuate alla proposta iniziale dell'Agenzia (come pubblicato nell'NPA 2008-22c e 2009-02c), nonché ulteriori modifiche effettuate a seguito dell'analisi e della valutazione delle reazioni fatte al CRD.

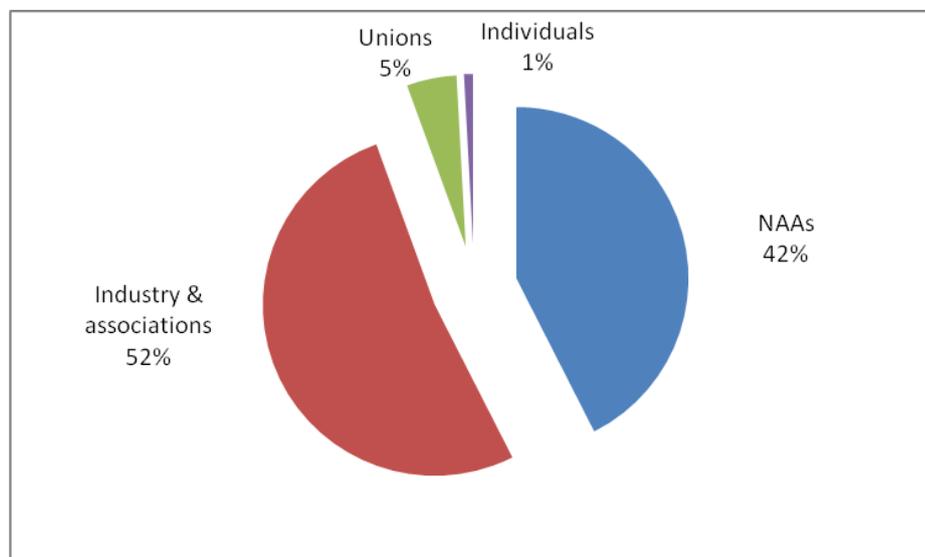
**II. Consultazione**

152. La nota esplicativa della parte ARO contiene delle informazioni generali sulle reazioni fatte ai CRD alla parte AR e parte OR. La tabella seguente mostra le distribuzioni delle 490 reazioni ricevute alla parte OR (CRD 2008-22c e 2009-02c), delle quali 1/3 sono state fatte ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) e agli elementi esplicativi (GM) e 2/3 alle norme attuative.



**Figura 6: Reazioni alla parte OR – distribuzione**

153. Il diagramma seguente fornisce un'indicazione dell'origine delle reazioni. Prendendo in considerazione il fatto che le reazioni che hanno origine dalle associazioni rappresentanti l'industria vengono generalmente inoltrate per conto dei loro membri individuali, si può assumere che in questo diagramma la quota totale dell'industria è sottorappresentata.

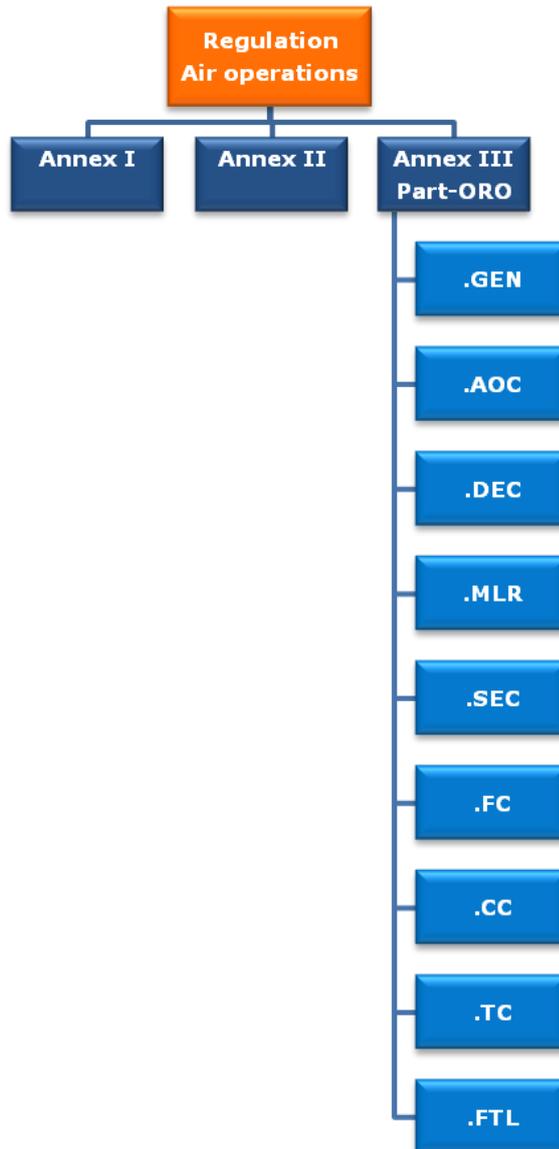


**Figura 7: Reazioni alla parte OR – origine**

154. Le questioni principali sollevate nelle reazioni al CRD vengono trattate ai paragrafi seguenti.

### III. Campo di applicazione ed applicabilità

155. La parte ORO, come proposta nel presente parere, è applicabile all'approvazione e continua supervisione degli operatori aerei che conducono operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi o operazioni commerciali. La struttura rivista del regolamento sulle operazioni di volo posiziona i requisiti per le organizzazioni rilevanti alle operazioni di volo (parte ORO) in un allegato specifico contenente tutte le norme applicabili alle operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi o operazioni commerciali. Ciò deve assicurare che alla fine del processo di adozione le norme siano accurate e consistenti per tutti i tipi di operazioni di volo (operazioni CAT e operazioni non commerciali). Quindi, la sottostruttura della parte ORO è stata mantenuta, anche se questo potrebbe sembrare non necessario dal punto di vista del CAT.
156. Viene evidenziato che i requisiti per le organizzazioni della parte ORO che si intende applicare ad operazioni non CAT continueranno a sussistere fino a quando vengono adottati i pareri contenenti i corrispondenti requisiti tecnici (ad esempio parte NCC, parte NCO).
157. Il capo GEN della parte ORO è allineato con il capo GEN dei requisiti per le organizzazioni per l'equipaggio di condotta (parte ORA), con due eccezioni:
- le disposizioni sulla dichiarazione sono soltanto incluse nelle norme per le operazioni di volo; e
  - per assicurare consistenza con la parte CAT e parte SPA, la dicitura "organizzazione" viene sostituita da "operatore" nella parte ORO.
158. La parte ORO, capo GEN, sezione 1, integra i requisiti della parte ARO per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione e la revoca di certificati e approvazioni. La parte ORO, capo GEN, sezione 2, definisce i requisiti comuni del sistema di gestione che includono il monitoraggio della conformità e la gestione della sicurezza.
159. Inoltre, la parte ORO, capo GEN include ora le disposizioni sulle responsabilità dell'operatore precedentemente incluse nella parte OR, capo OPS, sezione GEN (OR.OPS.GEN). Le restanti sezioni della precedente parte OR, capo OPS sono ora incluse come capitoli separati. In futuro, queste verranno integrate con un nuovo capo sulle limitazioni del tempo di volo (capo FTL).

**Figura 8: Allegato III Parte ORO**

160. Con alcune eccezioni, la numerazione (le ultime tre cifre) delle disposizioni della precedente parte OR resta invariata. La tabella seguente dei riferimenti incrociati mostra i riferimenti normativi di cui al CRD e al presente parere, nell'ordine del parere:

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
<b>OR.GEN</b>	<b>Requisiti generali</b>	<b>ORO.GEN</b>	<b>Parte ORO Capo Requisiti generali</b>
---	---	ORO.GEN.100	Campo di applicazione
OR.GEN.105	Autorità competente	ORO.GEN.105	Autorità competente
---	---	ORO.GEN.110	Responsabilità dell'operatore

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.GEN.115	Richiesta di un certificato dell'organizzazione	ORO.GEN.115	Richiesta di un certificato di operatore
OR.GEN.120	Metodi di rispondenza	ORO.GEN.120	Metodi di rispondenza
OR.GEN.125	Condizioni di approvazione e privilegi di un'organizzazione	ORO.GEN.125	Condizioni di approvazione e privilegi di un operatore
OR.GEN.130	Modifiche alle organizzazioni soggette a certificazione	ORO.GEN.130	Modifiche
OR.GEN.135	Validità continua	ORO.GEN.135	Validità continua
OR.GEN.140	Accesso	ORO.GEN.140	Accesso
OR.GEN.145	Dichiarazione	---	(ora in un capo separato ORO.DEC)
OR.GEN.150	Risultati	ORO.GEN.150	Risultati
OR.GEN.155	Reazione immediata ad un problema di sicurezza	ORO.GEN.155	Reazione immediata ad un problema di sicurezza
OR.GEN.160	Segnalazione di eventi	ORO.GEN.160	Segnalazione di eventi
OR.GEN.200	Sistema di gestione	ORO.GEN.200	Sistema di gestione
OR.GEN.205	Contrattazione ed acquisti	ORO.GEN.205	Attività appaltate
OR.GEN.210	Requisiti per il personale	ORO.GEN.210	Requisiti per il personale
OR.GEN.215	Requisiti per le strutture	ORO.GEN.215	Requisiti per le strutture
OR.GEN.220	Conservazione della documentazione	ORO.GEN.220	Conservazione della documentazione
<b>OR.OPS</b>	<b>Parte OR, capo OPS Operazioni di volo</b>	---	<b>(tutte le sezioni incluse come capitoli)</b>
OR.OPS.GEN	Sezione: Requisiti generali	---	---
OR.OPS.GEN.100	Campo di applicazione	---	(incorporato in ORO.GEN come 005)
OR.OPS.GEN.105	Responsabilità dell'operatore	---	(incorporato in ORO.GEN come 110)
<b>OR.OPS.AOC</b>	<b>Sezione: Certificato di operatore aereo</b>	<b>ORO.AOC</b>	<b>Parte ORO Capo Certificato di operatore aereo</b>
OR.OPS.AOC.100	Richiesta di un certificato di operatore aereo	ORO.AOC.100	Richiesta di un certificato di operatore aereo
OR.OPS.AOC.105	Specifiche dell'operazione e privilegi del titolare di un certificato di operatore aereo	ORO.AOC.105	Specifiche dell'operazione e privilegi del titolare di un certificato di operatore aereo
OR.OPS.AOC.110	Noleggio	ORO.AOC.110	Noleggio
OR.OPS.AOC.115	Accordi di code sharing	ORO.AOC.115	Accordi di code sharing
OR.OPS.AOC.120	Approvazioni AOC per fornire addestramento di cui alla parte CC e per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina	ORO.AOC.120	Approvazioni AOC per fornire addestramento di cui alla parte CC e per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina
OR.OPS.AOC.125	Operazioni non commerciali di aeromobili soggetti ad un AOC	ORO.AOC.125	Operazioni non commerciali di aeromobili soggetti ad un AOC
OR.OPS.AOC.130	Controllo dei dati relativi al volo - velivoli	ORO.AOC.130	Controllo dei dati relativi al volo - velivoli
OR.OPS.AOC.135	Requisiti per il personale	ORO.AOC.135	Requisiti per il personale
OR.OPS.AOC.140	Requisiti per le strutture	ORO.AOC.140	Requisiti per le strutture
OR.OPS.AOC.150	Requisiti relativi alla documentazione	ORO.AOC.150	Requisiti relativi alla documentazione
<b>OR.OPS.DEC</b>	<b>Sezione: Dichiarazione di operatore aereo</b>	<b>ORO.DEC</b>	<b>Parte ORO Capo Dichiarazione</b>
OR.OPS.DEC.100	Dichiarazione	ORO.DEC.100	Dichiarazione

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.OPS.DEC.105	Contenuto della dichiarazione	---	---
<b>OR.OPS.MLR</b>	<b>Sezione: Manuali, documentazione e giornali di bordo, registrazioni</b>	<b>ORO.MLR</b>	<b>Parte ORO Capo Manuali, documentazione e giornali di bordo, registrazioni</b>
OR.OPS.MLR.100	Manuale delle operazioni - generalità	ORO.MLR.100	Manuale delle operazioni - generalità
OR.OPS.MLR.101	Manuale delle operazioni - Struttura per operazioni commerciali e NC SPO con CMPA	ORO.MLR.101	Manuale delle operazioni - Struttura per operazioni commerciali e NC SPO con CMPA
OR.OPS.MLR.105	Lista degli equipaggiamenti minimi (MEL)	ORO.MLR.105	Lista degli equipaggiamenti minimi (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Giornale di rotta	ORO.MLR.110	Giornale di rotta
OR.OPS.MLR.115	Conservazione della documentazione	ORO.MLR.115	Conservazione della documentazione
<b>OR.OPS.SEC</b>	<b>Sezione: Sicurezza</b>	<b>ORO.SEC</b>	<b>Parte ORO Capo Sicurezza</b>
OR.OPS.SEC.100.A	Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta	ORO.SEC.100. A	Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta
OR.OPS.SEC.100.H	Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta	ORO.SEC.100. H	Sicurezza del compartimento dell'equipaggio di condotta
<b>OR.OPS.FC</b>	<b>Sezione: Equipaggio di condotta</b>	<b>ORO.FC</b>	<b>Parte ORO Capo Equipaggio di condotta</b>
OR.OPS.FC.005	Campo di applicazione	ORO.FC.005	Campo di applicazione
OR.OPS.FC.100	Composizione dell'equipaggio di condotta	ORO.FC.100	Composizione dell'equipaggio di condotta
OR.OPS.FC.105	Nomina a pilota in comando/comandante	ORO.FC.105	Nomina a pilota in comando/comandante
OR.OPS.FC.110	Tecnico di volo	ORO.FC.110	Tecnico di volo
OR.OPS.FC.115	Addestramento per la gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM)	ORO.FC.115	Addestramento per la gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM)
OR.OPS.FC.120	Addestramento di conversione dell'operatore	ORO.FC.120	Addestramento di conversione dell'operatore
OR.OPS.FC.125	Addestramento sulle differenze e addestramento di familiarizzazione	ORO.FC.125	Addestramento sulle differenze e addestramento di familiarizzazione
OR.OPS.FC.130	Addestramento periodico	ORO.FC.130	Addestramento periodico
OR.OPS.FC.135	Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio	ORO.FC.135	Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio
OR.OPS.FC.140	Operazioni su più di un tipo o variante	ORO.FC.140	Operazioni su più di un tipo o variante
OR.OPS.FC.145	Fornitura di addestramento	ORO.FC.145	Fornitura di addestramento
OR.OPS.FC.200	Composizione dell'equipaggio di condotta	ORO.FC.200	Composizione dell'equipaggio di condotta
OR.OPS.FC.205	Corso di comando	ORO.FC.205	Corso di comando
OR.OPS.FC.215	Formazione iniziale nella gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM) dell'operatore	ORO.FC.215	Formazione iniziale nella gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM) dell'operatore
OR.OPS.FC.220	Addestramento di conversione e controllo dell'operatore	ORO.FC.220	Addestramento di conversione e controllo dell'operatore
OR.OPS.FC.230	Addestramento e controlli periodici	ORO.FC.230	Addestramento e controlli periodici
OR.OPS.FC.240	Operazioni su più di un tipo o variante	ORO.FC.240	Operazioni su più di un tipo o variante
OR.OPS.FC.235	Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio	ORO.FC.235	Qualifica dei piloti che possono operare in entrambi i posti di pilotaggio
OR.OPS.FC.245.A	Programma alternativo di addestramento e qualificazione	ORO.FC.245.A	Programma alternativo di addestramento e qualificazione

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.OPS.FC.255.A	Comandanti con licenza di pilota commerciale per velivoli (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Comandanti con licenza di pilota commerciale per velivoli (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Comandanti con licenza di pilota commerciale per velivoli (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Comandanti con licenza di pilota commerciale per velivoli (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Addestramento e controlli periodici – controlli di professionalità da parte dell'operatore	ORO.FC.330	Addestramento e controlli periodici – controlli di professionalità da parte dell'operatore
OR.OPS.FC.201.A	Sostituzione in volo di membri d'equipaggio di condotta	ORO.FC.201.A	Sostituzione in volo di membri d'equipaggio di condotta
<b>OR.OPS.CC</b>	<b>Sezione: Equipaggio di cabina</b>	<b>ORO.CC</b>	<b>Parte ORO Capo Equipaggio di cabina</b>
OR.OPS.CC.005	Campo di applicazione	ORO.CC.005	Campo di applicazione
OR.OPS.CC.100	Numero e composizione dell'equipaggio di cabina	ORO.CC.100	Numero e composizione dell'equipaggio di cabina
OR.OPS.CC.110	Condizioni per l'assegnazione dei compiti	ORO.CC.110	Condizioni per l'assegnazione dei compiti
OR.OPS.CC.115	Svolgimento dei corsi di addestramento e controlli associati	ORO.CC.115	Svolgimento dei corsi di addestramento e controlli associati
OR.OPS.CC.120	Corso di addestramento iniziale	ORO.CC.120	Corso di addestramento iniziale
OR.OPS.CC.125	Addestramento specifico al tipo di aeromobile e addestramento per la conversione dell'operatore	ORO.CC.125	Addestramento specifico al tipo di aeromobile e addestramento per la conversione dell'operatore
OR.OPS.CC.130	Addestramento sulle differenze	ORO.CC.130	Addestramento sulle differenze
OR.OPS.CC.135	Familiarizzazione	ORO.CC.135	Familiarizzazione
OR.OPS.CC.140	Addestramento periodico	ORO.CC.140	Addestramento periodico
OR.OPS.CC.145	Addestramento di aggiornamento	ORO.CC.145	Addestramento di aggiornamento
OR.OPS.CC.200	Numero e composizione dell'equipaggio di cabina	ORO.CC.200	Numero e composizione dell'equipaggio di cabina
OR.OPS.CC.205	Numero minimo dell'equipaggio di cabina in circostanze impreviste e durante le operazioni di terra	ORO.CC.205	Normali operazioni di terra e circostanze impreviste
OR.OPS.CC.210	Condizioni per l'assegnazione dei compiti	ORO.CC.210	Condizioni per l'assegnazione dei compiti
OR.OPS.CC.215	Svolgimento dei corsi di addestramento e controlli associati	ORO.CC.215	Svolgimento dei corsi di addestramento e controlli associati
OR.OPS.CC.250	Operazioni su più di un tipo o variante di aeromobile	ORO.CC.250	Operazioni su più di un tipo o variante di aeromobile
OR.OPS.CC.255	Operazioni con un solo membro d'equipaggio di cabina	ORO.CC.255	Operazioni con un solo membro d'equipaggio di cabina
OR.OPS.CC.260	Responsabile di cabina	ORO.CC.260	Responsabile di cabina
<b>OR.OPS.TC</b>	<b>Sezione: Membri d'equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS</b>	<b>ORO.TC</b>	<b>Parte ORO Capo Equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS</b>
OR.OPS.TC.100	Campo di applicazione	ORO.TC.100	Campo di applicazione
OR.OPS.TC.105	Condizioni per l'assegnazione dei compiti	ORO.TC.105	Condizioni per l'assegnazione dei compiti
OR.OPS.TC.110	Addestramento e controlli	ORO.TC.110	Addestramento e controlli
OR.OPS.TC.115	Addestramento iniziale	ORO.TC.115	Addestramento iniziale
OR.OPS.TC.120	Addestramento di conversione dell'operatore	ORO.TC.120	Addestramento di conversione dell'operatore
OR.OPS.TC.125	Addestramento sulle differenze	ORO.TC.125	Addestramento sulle differenze
OR.OPS.TC.130	Voli di familiarizzazione	ORO.TC.130	Voli di familiarizzazione

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.OPS.TC.135	Addestramento periodico	ORO.TC.135	Addestramento periodico
OR.OPS.TC.140	Addestramento di aggiornamento	ORO.TC.140	Addestramento di aggiornamento
<b>Parte OR</b>	<b>Appendici</b>	<b>Parte ORO</b>	<b>Appendici</b>
Parte OR Appendice I	Modello della dichiarazione	Parte ORO Appendice I	Modello della dichiarazione

**Tabella 4: Riferimenti incrociati CRD-parere per la parte ORO**

### ORO.GEN Sezione 1 - Premessa

161. Le norme attuative nella sezione 1 contengono i requisiti generali per le organizzazioni, in particolare riguardanti la certificazione iniziale e la supervisione. Questi formano la controparte ai corrispondenti requisiti per le autorità nella parte ARO, capo GEN, sezioni 1 e 3. Si basano sui requisiti di alto livello contenuti nel regolamento di base. In linea con le modifiche effettuate alla parte ARO.GEN, sono stati aggiunti due nuovi paragrafi per introdurre i requisiti per le organizzazioni in merito alle azioni da intraprendere per una reazione immediata ad un problema di sicurezza (ORO.GEN.155), nonché in merito alla segnalazione di eventi (ORO.GEN.160). La nuova parte ORO.GEN.155 introduce il requisito per le organizzazioni di conformarsi alle direttive sull'aeronavigabilità e sul miglioramento della sicurezza rilasciate dall'Agenzia, queste ultime derivanti dall'iter normativo 21.039 "Dati di idoneità operativa"<sup>26</sup>.

Rif. parte ORO	Titolo	ARO corrispondenti
ORO.GEN.105	Autorità competente	n/d
ORO.GEN.115	Richiesta di un certificato dell'organizzazione	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Metodi di rispondenza	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Condizioni di approvazione e privilegi di un'organizzazione	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Modifiche alle organizzazioni	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Validità continua	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Accesso	Regolamentazione di copertura Articolo 4(5)
ORO.GEN.150	Risultati	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Reazione immediata ad un problema di sicurezza	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Segnalazione di eventi	ARO.GEN.135

**Tabella 5: Corrispondenza tra la parte ARO.GEN e la parte ORO.GEN**

<sup>26</sup> CRD 2009-01, fare riferimento a [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

162. A seguito delle modifiche nella struttura normativa le due norme attuative precedentemente incluse nella norma OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 e OR.OPS.GEN.105) sono ora incluse nella norma ORO.GEN. Il punto **ORO.GEN.110** definisce le responsabilità dell'operatore per l'utilizzo in sicurezza di un aeromobile, incluso il requisito per stabilire e mantenere un sistema per esercitare il controllo operativo su ogni volo operato nei termini della sua dichiarazione o certificato, che si basano sui requisiti esistenti, quali UE-OPS e JAR-OPS 3, con le seguenti differenze significative:
- verrà richiesto il sistema basato sulla lista dei controlli per osservare i principi dei fattori umani, come specificato nell'allegato 6 ICAO, parti I, II e III. In aggiunta, dovrebbe tenere conto dell'ultima documentazione ricevuta dal produttore dell'aeromobile; questo testo aggiuntivo è stato aggiunto in risposta ai commenti dei soggetti interessati.
  - L'operatore dovrà specificare le procedure di pianificazione del volo nel manuale delle operazioni, conformemente all'allegato 6 ICAO, parte II, sezione 3.
163. Varie associazioni del personale addetto alle operazioni di volo (dispatcher) hanno richiesto l'introduzione di norme per il rilascio delle licenze per il personale addetto alle operazioni di volo (dispatcher), ma non è stato possibile soddisfare questa richiesta in quanto non rientra nel campo di applicazione dell'NPA. L'NPA ha trasposto i requisiti esistenti; né UE-OPS, JAR-OPS 3 né il regolamento di base contengono tale requisito. Il testo proposto è in linea con l'allegato 6 ICAO, il quale afferma che l'operatore può scegliere di avere un metodo di controllo che richiede l'utilizzo degli ufficiali delle operazioni di volo o degli addetti alle operazioni di volo (dispatcher), ma non è obbligatorio. Conformemente all'allegato 6 ICAO, se sono utilizzati gli ufficiali delle operazioni di volo/addetti alle operazioni di volo, lo Stato dell'operatore può (o meno) richiedere il rilascio di licenze per gli ufficiali delle operazioni di volo/addetti alle operazioni di volo.
164. La definizione di "luogo principale dell'attività" per la determinazione dell'autorità competente conformemente al punto **ORO.GEN.105** è ora allineata alla definizione nel regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione)<sup>27</sup>, che corrisponde anche a quella adottata dal regolamento (CE) n. 2042/2003 come modificato dal regolamento (CE) n. 127/2010<sup>28</sup>. Questo soddisfa il fatto che i vettori aerei autorizzati necessitano di essere approvati in conformità al capo G dell'allegato 1 al regolamento (CE) n. 2042/2003 "parte M" come parte del loro AOC. La definizione assume che le funzioni finanziarie principali e il controllo operativo di un'organizzazione siano situate nello stesso Stato membro. L'Agenzia, sebbene riconosca i benefici dell'adozione di definizioni comuni per regolamenti differenti, è del parere che la definizione presa dal regolamento (CE) n. 1008/2008 creerà dei problemi di implementazione. L'Agenzia raccomanda quindi una revisione di

<sup>27</sup> Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione). (Testo rilevante ai fini del SEE); *GU L 293 del 31.10.2008, da pag. 3 a pag. 20.*

<sup>28</sup> Regolamento (UE) n. 127/2010 della Commissione del 5 febbraio 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (Testo rilevante ai fini del SEE); *GU L 40 del 13.02.2010, da pag. 4 a pag. 50.*

questa definizione per tutti i regolamenti dell'AESA interessati, inclusi i regolamenti sull'aeronavigabilità. Questa revisione dovrebbe considerare l'ubicazione della direzione tecnica dell'organizzazione in merito all'attività approvata di cui al regolamento di base e alle sue norme attuative come il criterio principale per determinare il luogo principale dell'attività di un'organizzazione, con lo scopo di determinare l'autorità competente.

165. Il punto **ORO.GEN.115** definisce il processo di richiesta per un certificato dell'organizzazione. Considerando i commenti all'NPA da parte dei soggetti interessati, la proposta per un certificato dell'organizzazione singolo fatta con l'NPA 2008-22c non è stata mantenuta e allo stesso tempo non viene proposto alcun modello di richiesta standard con la parte ORO. Per quanto riguarda quest'ultimo punto, gli Stati membri hanno espresso delle preoccupazioni sugli impatti che l'imposizione di un modello di richiesta standard potrebbe avere sui diversi sistemi amministrativi già esistenti sotto le norme applicabili allo stato attuale. In merito al concetto di "certificato singolo", l'Agenzia considera che i suoi obiettivi principali possono essere raggiunti senza l'imposizione del rilascio di un certificato dell'organizzazione singolo: il certificato, che è soltanto "l'attestato" del processo di certificazione, può essere nella forma di un documento singolo o diversi documenti. L'aspetto principale è quello di garantire che le autorità competenti possano svolgere la supervisione nel modo più efficiente possibile per le organizzazioni titolari di approvazioni multiple<sup>29</sup>. A tal riguardo, i requisiti comuni per i sistemi di gestione applicabili a tutti i tipi di organizzazioni sono essenziali.
166. Il punto **ORO.GEN.120** definisce il processo per l'approvazione di metodi alternativi di rispondenza, che si applica alle organizzazioni titolari di un certificato di cui alla parte ORO. Durante il processo di consultazione sono state manifestate delle preoccupazioni sui metodi alternativi di rispondenza utilizzati dalle organizzazioni soggette soltanto ad un obbligo di dichiarazione. L'Agenzia nota che non c'è una base legale nel regolamento di base per imporre a tali organizzazioni di seguire lo stesso processo di approvazione per i metodi alternativi di rispondenza come per le organizzazioni certificate. Un'approvazione per i metodi alternativi di rispondenza può esistere soltanto se allegata ad un certificato o ad un'approvazione, dove tali metodi di rispondenza sono poi considerati parte della base per concedere l'approvazione. Tuttavia, per le organizzazioni soggette ad un obbligo di dichiarazione, il processo di approvazione si applica nel caso dei metodi di rispondenza alternativi ad un AMC direttamente in merito a ogni approvazione specifica di cui tali organizzazioni possano essere titolari sotto la parte SPA. In merito alla possibilità per le organizzazioni professionali o gli enti rappresentanti dei soggetti interessati che non sono titolari di un certificato dell'organizzazione di cui al regolamento di base e le sue norme attuative, di utilizzare i metodi alternativi di rispondenza, non c'è alcuna necessità per tali organizzazioni di richiedere un'approvazione di tali metodi alternativi, purché non siano soggette a nessun obbligo di conformità di cui al regolamento di base e le sue norme attuative.

---

<sup>29</sup> I criteri per "accreditare" le voci di verifica per la supervisione delle organizzazioni titolari di più di un'approvazione saranno forniti con i metodi accettabili di rispondenza (AMC) al punto ARO.GEN.305.

167. In risposta alle reazioni avanzate dai soggetti interessati dell'industria, l'Agenzia lancerà un iter normativo aggiuntivo per fornire una metodologia su come dimostrare che l'obiettivo di sicurezza della norma attuativa sia soddisfatto quando si richiede l'approvazione dei metodi alternativi di rispondenza.
168. Al punto **ORO.GEN.130** "Modifiche alle organizzazioni soggette alla certificazione" viene ulteriormente specificato il tipo di modifiche che richiedono una previa approvazione in merito al sistema di gestione dell'organizzazione, al fine di alleviare l'onere sulle organizzazioni e sulle autorità: in termini di sistema di gestione, le modifiche che richiedono una previa approvazione vengono ora definite più specificamente come quelle riguardanti le linee di responsabilità e/o le politiche di sicurezza. La proposta dell'Agenzia per il punto ORO.GEN.130, insieme alle corrispondenti disposizioni ARO, non differisce nella sostanza dai concetti dell'"approvazione indiretta" o "modifiche accettabili dall'autorità competente": al momento della certificazione iniziale, l'autorità competente verifica la conformità ai requisiti applicabili e approva il sistema di gestione dell'organizzazione, incluso il suo sistema di controllo operativo, nonché la sua procedura per gestire le modifiche che non richiedono previa approvazione. Successivamente, le modifiche sono quelle che richiedono previa approvazione o quelle che possono essere gestite come concordato con l'autorità competente. Le norme proposte sono anche più adeguate in merito all'implementazione della supervisione basata sui risultati: al momento della certificazione iniziale, un'organizzazione può decidere con la sua autorità competente in merito al campo di applicazione delle modifiche che non richiedono una previa approvazione, entro i limiti indicati dal punto ORO.GEN.130. Con il "maturare" dell'organizzazione, il campo di applicazione di tali modifiche può essere esteso, sempre che rimangano nei limiti indicati a livello della norma attuativa.
169. Diverse autorità competenti degli Stati membri hanno espresso dei commenti sul concetto di validità illimitata dei certificati, avanzando delle preoccupazioni circa una possibile mancanza di controllo effettivo con dei certificati senza scadenza. L'Agenzia nota che la validità illimitata dei certificati è ora largamente accettata nel settore dell'aeronavigabilità. La continua validità dei certificati dell'organizzazione è soggetta ad una continua supervisione da parte dell'autorità competente. La proposta dell'Agenzia promuove un processo continuo di monitoraggio attraverso dei controlli, verifiche e ispezioni ad intervalli determinati sulla base dei risultati di supervisione passati e prendendo in considerazione gli elementi di rischio. Nel caso in cui i certificati avessero validità limitata, le autorità competenti possono tendere a ritardare i controlli e le ispezioni fino a poco prima della scadenza del certificato. La parte ARO fornisce gli elementi necessari per le autorità competenti ad intraprendere delle azioni su un certificato in qualsiasi momento, se richiesto, in caso di risultati che possano mettere seriamente a repentaglio la sicurezza. Inoltre, gli Stati membri possono intraprendere delle azioni coercitive applicando penali, come indicato nelle loro norme nazionali che implementano l'articolo 68 del regolamento di base.
170. Viene inclusa una nuova norma attuativa, ORO.GEN.160 "Segnalazione di eventi" per fare riferimento alla legislazione applicabile e per definire i requisiti di segnalazione, inclusa la segnalazione all'organizzazione responsabile per la progettazione dell'aeromobile, per tutte le organizzazioni soggette alla parte ORO. Il testo si basa sui requisiti esistenti nelle norme sull'aeronavigabilità. Gli eventi da

segnalare sono quelli che mettono effettivamente in pericolo le operazioni in sicurezza dell'aeromobile, rispetto ai pericoli per la sicurezza aerea che devono essere gestiti come parte dello schema interno di segnalazione degli eventi, trattato dal punto ORO.GEN.200(a)(3). I requisiti sono stati rivisti al fine di considerare le reazioni al CRD: le segnalazioni iniziali, che devono essere presentate entro 72 ore dall'organizzazione che identifica l'evento, non necessitano di contenere i dettagli delle azioni che l'organizzazione intende prendere per prevenire la ricorrenza, in quanto il determinare tali azioni può richiedere più tempo.

## **ORO.GEN Sezione 2 - Sistema di gestione**

171. L'Agenzia propone di dedicare una sezione specifica dei requisiti generali per le organizzazioni a quelli inerenti i sistemi di gestione delle organizzazioni. Questi requisiti originano principalmente da quelli già esistenti negli standard applicabili, come le JAR. Includono la necessità di avere del personale qualificato ed in particolare delle persone specifiche responsabili di garantire che l'organizzazione soddisfi i requisiti applicabili. I requisiti esistenti includono anche la necessità di avere delle strutture idonee per svolgere i compiti richiesti e la necessità di tenere traccia di tutte le attività svolte in conformità alle norme applicabili.
172. Questa sezione specifica è anche il posto giusto per implementare gli standard dell'ICAO sui sistemi di gestione della sicurezza (SMS)<sup>30</sup>. L'Agenzia crede che questi non dovrebbero essere implementati attraverso un requisito aggiuntivo per il sistema di gestione sovrapposto alle norme esistenti, sia inerenti gli aspetti economici che di qualità o ogni altro aspetto di un'organizzazione. L'imposizione di un sistema di gestione della sicurezza separato dagli altri potrebbe essere percepito come un puro requisito prescrittivo aggiuntivo, con il rischio che le organizzazioni potrebbero cercare di soddisfare la loro autorità competente mostrando di avere aggiunto nella loro organizzazione tutti gli elementi prescrittivi richiesti. Ciò non fornirebbe supporto all'implementazione delle norme basate sui risultati, come adottato dall'ICAO per facilitare l'implementazione dei principi dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS).
173. L'Agenzia propone invece di elencare gli elementi che le organizzazioni devono trattare. I requisiti proposti si basano quindi sull'idea che la sicurezza, nonché la conformità con le norme, dovrebbe essere una preoccupazione per tutto il personale e per le attività dell'organizzazione. I requisiti sono quindi presentati in modo tale da permettere all'organizzazione di applicarli nel modo che ritiene opportuno, prendendo in considerazione il suo modello commerciale. In particolare, i requisiti permetterebbero l'implementazione di un sistema di gestione integrato dove la sicurezza è un parametro da tenere in considerazione con ogni decisione, piuttosto che una giustapposizione dei sistemi di gestione. La gestione integrata permette ai dirigenti di riconoscere e prendere in considerazione tutte le influenze significative sulle loro organizzazioni, come la direzione strategica dei loro affari, la legislazione e gli standard rilevanti, le politiche interne e la cultura, i rischi e i pericoli, i requisiti delle risorse e le necessità di chi può essere interessato dalle operazioni dell'organizzazione.

---

<sup>30</sup> Allegato 1 ICAO, appendice 4 / allegato 6 ICAO, appendice 7 "Quadro per i sistemi di gestione della sicurezza".

174. In termini di sistemi di qualità, l'Agenzia propone di mantenere ciò a cui il regolatore è davvero interessato quando richiede alle organizzazioni di implementare un sistema di qualità: conformità alle norme. Infatti, un sistema di qualità può essere utilizzato per soddisfare differenti gruppi di requisiti. L'Agenzia ritiene che sia necessario richiedere semplicemente di monitorare la conformità come parte dei requisiti del sistema di gestione. I requisiti proposti offrono perciò la possibilità di implementare gli standard dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS) dell'ICAO, senza obbligare all'organizzazione di alterare il suo modello commerciale.
175. I requisiti del sistema di gestione, come proposto, vanno bene a varie organizzazioni, qualunque sia la loro dimensione, la natura o complessità delle attività e qualunque sia il modello commerciale che desiderano applicare, garantendo quindi la loro applicazione proporzionata. L'Agenzia propone anche che, nel caso in cui un'organizzazione dovesse dare in appalto parte delle sue attività soggette ai requisiti attuali proposti, dovrebbe mantenere le responsabilità della conformità alle norme applicabili. Ciò è necessario per garantire che le organizzazioni rimangano pienamente responsabili per quelle attività che non sono soggette a certificazione.
176. Si propone di applicare i requisiti del sistema di gestione a tutte le organizzazioni trattate da questi requisiti per l'organizzazione proposti. Durante la stesura dei requisiti del sistema di gestione, l'Agenzia ha controllato cosa fosse già applicabile alle organizzazioni per l'aeronavigabilità iniziale e continua al fine di controllarne la compatibilità, mantenendo la dicitura delle norme già applicabili, ove possibile. L'Agenzia intende proporre in futuro delle norme che implementino gli standard dei sistemi di gestione della sicurezza dell'ICAO per altri tipi di organizzazioni. Per quanto possibile, l'Agenzia si sforzerà di mantenere i requisiti il più possibile simili a quelli proposti nei requisiti per le organizzazioni. Questo faciliterà un'implementazione semplificata degli standard dell'ICAO, in particolare per quelle organizzazioni per le quali le attività includono diversi settori aeronautici.
177. Durante la stesura dei requisiti proposti, l'Agenzia ha cercato di garantire la consistenza tra i requisiti applicabili ai vari tipi di organizzazioni. L'Agenzia ha quindi studiato i requisiti indicati nelle JAR-FCL 1, 2 e 3, nelle UE-OPS, nei AMC e GM delle JAR-OPS 1 e JAR-OPS 3. Tali standard contenevano i requisiti che le organizzazioni devono seguire nell'ambito dei requisiti per le organizzazioni proposti. L'Agenzia, al fine di assicurare un livello di consistenza generale, ha poi studiato i corrispondenti requisiti forniti nelle norme attuative già applicabili alle organizzazioni di aeronavigabilità. L'Agenzia ha poi proposto, nel suo NPA, la dicitura che sembrava andare meglio a tutte le organizzazioni, integrandola, quando necessario, con i requisiti per tipi specifici di organizzazioni.
178. L'Agenzia ha integrato queste norme proposte con altre norme basate su standard ICAO che non erano state introdotte negli standard elencati al paragrafo precedente. Questo è per esempio il caso dei requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza dell'ICAO.
179. Durante la fase di consultazione, l'Agenzia ha spiegato ampiamente il processo seguito per arrivare ai requisiti proposti del sistema di gestione. I commenti iniziali dei soggetti interessati hanno mostrato che le norme proposte non erano

state pienamente comprese. L'Agenzia, assistita dal gruppo di revisione, ha quindi rivisto il testo proposto con un'ottica di migliorare la sua chiarezza.

180. L'Agenzia ha anche trovato interessante il fatto che alcuni soggetti interessati hanno richiesto di andare oltre nella direzione delle norme basate sui risultati. Tuttavia, l'Agenzia ritiene che non sarebbe a questo punto saggio proporre delle norme pienamente basate sui risultati e che un miglioramento continuo delle norme, consistente con il progresso fatto a livello delle organizzazioni, faciliterà il percorso verso le norme basate sui risultati.
181. Sebbene differenti nella dicitura, i requisiti proposti sono pienamente conformi all'ICAO. È stata fornita una tabella di corrispondenza con i requisiti proposti e i corrispondenti AMC e GM nella parte OR(O) e i corrispondenti standard dell'ICAO nell'allegato III della nota esplicativa al CRD "Requisiti dell'organizzazione" (2008-22c e 2009-02c)<sup>31</sup>. La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'ICAO, tenutasi nei mesi di settembre/ottobre 2010, ha confermato la creazione di un nuovo allegato riguardante la gestione della sicurezza, l'allegato 19, che conterrà gli standard generali dei sistemi di gestione della sicurezza applicabili a tutte le organizzazioni, seguendo quindi l'approccio sistemico globale proposto dall'AESA nel suo NPA sui requisiti per le autorità e per le organizzazioni. A seguito della pubblicazione di questo nuovo allegato, i requisiti delle organizzazioni sui sistemi di gestione della sicurezza verranno rivisti, per tenere conto anche del lavoro che si sta svolgendo nel quadro del gruppo di collaborazione internazionale sulla gestione della sicurezza (SM-ICG), del progresso con l'implementazione dell'EASP ed in particolare per indirizzare la gestione dei rischi sulla sicurezza derivanti dalle interazioni con altre organizzazioni. Su quest'ultimo punto, l'Agenzia è d'accordo con i soggetti interessati sul fatto che le organizzazioni non dovrebbero gestire la sicurezza separatamente, ma in coordinamento con le altre organizzazioni con le quali sono connesse. Per esempio, una gestione della sicurezza efficace da parte di un operatore aeroportuale implica un coordinamento appropriato con gli operatori aerei e i fornitori del servizio di navigazione aerea che utilizzano i servizi aeroportuali. Quindi, l'Agenzia intende rivedere i requisiti delle organizzazioni come indicato sopra attraverso un nuovo iter normativo.

### **ORO.AOC - Certificato di operatore aereo**

182. Questo capo è applicabile agli operatori commerciali. Esso definisce il processo per la richiesta di un certificato di operatore aereo, le condizioni per gli accordi di noleggio e di code sharing, il processo per richiedere l'approvazione per fornire addestramento all'equipaggio di cabina e per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina e i requisiti per le operazioni non commerciali con aeromobili utilizzati secondo un AOC. Questi ultimi requisiti riguardano il monitoraggio dei dati di volo, il personale, le strutture e la produzione di manuali e documentazione.
183. Questo capo si basa sui corrispondenti requisiti UE-OPS e JAR-OPS 3 previsti nel capo B e C. La norma ORO.AOC contiene un nuovo requisito sul code sharing, un aspetto non trattato dall'UE-OPS. Questo è stato incluso per riflettere il campo di applicazione più ampio del regolamento di base in confronto all'UE-OPS. La

---

<sup>31</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

proposta iniziale contenuta nell'NPA 2009-2c è stata modificata a seguito dei commenti dei soggetti interessati.

184. Le questioni principali avanzate dai soggetti interessati in merito al presente capo riguardano l'applicabilità ed il campo di applicazione dell'AOC (ORO.AOC.100), i requisiti per la presa a noleggio a scafo nudo e con equipaggio di aeromobili di paesi terzi (ORO.AOC.110), il code sharing (ORO.AOC.115) e la relazione tra il personale designato e il sistema per designare il personale (ORO.AOC.135).
185. A seguito dei commenti ricevuti, sono state effettuate delle importanti modifiche ad alcune disposizioni. Alcune delle modifiche sono per lo più di natura editoriale o per rendere le disposizioni più chiare.
186. La dicitura "modifiche" nel punto **ORO.AOC.025** è stata cancellata in quanto ciò viene trattato in maniera adeguata nella norma ORO.GEN. Una lista preliminare delle modifiche soggette a previa approvazione viene introdotta come GM nella norma ORO.GEN, che verrà pubblicata con la decisione.
187. **ORO.AOC.110 (b)** "Accordo di noleggio": sono state avanzate molte preoccupazioni riguardanti il noleggio di aeromobili da operatori di paesi terzi. L'Agenzia ha valutato con attenzione i commenti ricevuti. Il noleggio è un importante strumento commerciale per le compagnie aeree e quindi le norme relative alla sicurezza dovrebbero essere proporzionate. Tuttavia, è anche chiaro che il noleggio di aeromobili, in particolare da operatori di paesi terzi, deve essere effettuato in un ambiente controllato che assicuri un livello accettabile di sicurezza. Il legislatore europeo ha riconosciuto questo punto e ha trattato il noleggio nel regolamento (CE) n. 1008/2008 e nell'UE-OPS. Entrambi gli atti legislativi sono stati presi in considerazione nel modificare il testo dell'NPA. L'Agenzia ritiene che il testo modificato presentato nel presente parere fornisce la necessaria flessibilità per le compagnie aeree e che allo stesso tempo fornisce il livello di sicurezza previsto dal pubblico e dal legislatore.
188. La disposizione sul noleggio ha subito una modifica importante. Le modifiche principali riguardano la presa a noleggio con equipaggio di aeromobili da operatori di paesi terzi. Molti commenti hanno indicato che viene ritenuto difficile conformarsi ai requisiti per la presa a noleggio con equipaggio di questi aeromobili come presentato nell'NPA/CRD. L'UE-OPS permette, per la presa a noleggio con equipaggio, di applicare degli standard di sicurezza che sono "equivalenti" a quelli stabiliti nell'UE-OPS. Tenendo conto dei commenti ricevuti e al fine di allinearsi con l'UE-OPS, è stata introdotta la dicitura "standard di sicurezza equivalenti". Di conseguenza, è stata ora data all'operatore dell'UE la possibilità di dimostrare all'autorità competente che l'aeromobile preso a noleggio con equipaggio è soggetto a degli standard equivalenti alle norme sulla sicurezza dell'UE. Sono state avanzate delle preoccupazioni anche in merito all'applicabilità del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione e parte FCL allegato III. I commenti relativi al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione verranno trattati nel CRD all'NPA 2010-10. I commenti relativi alla parte FCL allegato III verranno valutati in un nuovo iter normativo (FCL.002).
189. Alcuni commenti hanno indicato che la norma ORO.AOC dovrebbe riflettere la pratica esistente della presa a noleggio a scafo nudo di aeromobili registrati in paesi terzi nell'evento di necessità operative di durata limitata. Dei commenti simili sono stati fatti all'NPA 2010-10. Dato che la presa a noleggio a scafo nudo è

principalmente una questione riguardante il mantenimento dell'aeronavigabilità, le condizioni sotto le quali la presa a noleggio a scafo nudo di aeromobili registrati in paesi terzi potrebbe essere possibile verranno valutate nel corso del CRD all'NPA 2010-10. Questo iter normativo potrebbe richiedere una rivalutazione nel futuro delle disposizioni della norma ORO.AOC sulla presa a noleggio a scafo nudo.

190. Per quanto riguarda la cessione a noleggio a scafo nudo, il riferimento al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione è stato trasferito al punto ARO.OPS.110. Anche il requisito di rimuovere l'aeromobile dall'AOC del locatore è stato trasferito al punto ARO.OPS.110, in quanto è responsabilità dell'autorità competente assicurare che l'aeromobile venga rimosso dall'AOC dell'operatore entro un periodo di tempo appropriato. Il testo è stato modificato per chiarire che non sarà necessario includere gli accordi finanziari dell'accordo di noleggio in una richiesta di un'approvazione.
191. È stato introdotto un nuovo paragrafo sulla cessione a noleggio con equipaggio che richiede agli operatori UE di notificare alla propria autorità competente in caso entrino in un accordo di cessione a noleggio con equipaggio.
192. Nel punto **ORO.AOC.115** "Accordi di code sharing": la discussione sul noleggio è valida anche per il code sharing. Molti commenti hanno indicato che la parte TCO non dovrebbe essere applicata agli accordi di code sharing con gli operatori di paesi terzi in quanto alcuni soci di code sharing non effettuano mai voli in Europa. Alcuni commenti hanno messo in dubbio la base legale per la regolamentazione del code sharing e hanno proposto di delegare la supervisione dei soci di code sharing all'operatore UE. Inoltre, la conformità ai requisiti essenziali (allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008) è stata contestata, in quanto la piena conformità non può essere assicurata dagli operatori dei paesi terzi. Altri commenti hanno indicato che il code sharing dovrebbe essere trattato in un iter normativo separato. Innanzitutto deve essere sottolineato che l'Agenzia considera il code sharing rientrante nel campo di applicazione dell'articolo 4.1.(c) del regolamento (CE) n. 216/2008. Dopo aver valutato i commenti, la disposizione sul code sharing è stata modificata. Nella nuova proposta per il parere, un riferimento alla parte TCO è stato cancellato. La supervisione dei partner di code sharing ricade ora sotto la responsabilità dell'operatore UE che assicura conformità continua ai requisiti essenziali. A questo fine l'operatore deve stabilire un programma di audit di code sharing. Ciò si applica anche ai soci di code sharing che non operano nell'UE. Verranno sviluppati degli elementi esplicativi, insieme ad una tabella delle disposizioni che devono essere rispettate. La conformità a queste disposizioni assicurerà l'aderenza ai requisiti essenziali dell'allegato IV al regolamento (CE) n. 216/2008. Le disposizioni della tabella devono essere identiche a quelle applicate agli operatori di paesi terzi nel richiedere un'autorizzazione conformemente alla parte TCO. Infine, la disposizione è stata modificata in modo tale da assicurare che un operatore UE non possa vendere o rilasciare biglietti per voli effettuati da un operatore di un paese terzo soggetto ad un divieto operativo conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005<sup>32</sup> (lista di sicurezza dell'UE). È ancora possibile

---

<sup>32</sup> Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE. *GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.*

per un operatore di un paese terzo incluso nella lista di sicurezza dell'UE di vendere e rilasciare biglietti per voli effettuati da un suo socio di code sharing dell'UE. L'approccio preso sul code sharing è in gran parte in linea con le "Linee guida sul programma di sicurezza di code sharing [Code-share Safety Program Guidelines]" del dipartimento dei Trasporti e della Federal Aviation Administration statunitense.

193. Il punto **ORO.AOC.120** "Approvazioni AOC per fornire addestramento di cui alla parte CC e per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina" traspone i requisiti UE-OPS che non erano pienamente trattati nell'NPA.
194. **ORO.AOC.125** "Operazioni non commerciali di aeromobili soggetti ad un AOC": sono state fatte tre modifiche a questa disposizione. In primo luogo, il punto OR.OPS.GEN.105 è stato spostato nel punto ORO.AOC.125. In secondo luogo, al fine di rendere l'argomento più chiaro, il titolo è stato cambiato in "Operazioni non commerciali di aeromobili soggetti ad un AOC". Terzo, l'Agenzia propone un nuovo testo che definisce quello che un operatore, titolare di un AOC, deve fare se intende anche utilizzare aeromobili per fini non commerciali. Il principio rimane: le procedure per effettuare voli per fini non commerciali devono essere specificate nel manuale delle operazioni dove devono essere indicate con chiarezza le differenze delle procedure operative (tra operazioni commerciali e non commerciali). Inoltre, l'operatore deve assicurare che il personale coinvolto sia totalmente aggiornato sulle procedure associate. Inoltre, la presente approvazione deve essere approvata dall'autorità competente. Tuttavia, non è necessaria alcuna dichiarazione quando un operatore commerciale conduce dei voli non commerciali. La disposizione è stata leggermente modificata per migliorare la chiarezza a seguito dei commenti ricevuti sul CRD.
195. **ORO.AOC.130 (a)** "Controllo dei dati relativi al volo": il testo del CRD è stato integrato con la dicitura *"a meno che non siano utilizzati temporaneamente e soltanto per voli di trasferimento alla base di manutenzione (ferry) o voli prova"* a seguito di un commento sull'NPA-2009-2c in quanto gli operatori che forniscono un servizio di volo non pagato non possono facilmente implementare un programma FDM. Tuttavia, a seguito di una revisione interna è stato concluso che questa dicitura non tratta in maniera adeguata e precisa l'intento della modifica e che esiste un rischio di effetti involontari e negativi imprevedibili sulla sicurezza. Inoltre, il punto ORO.AOC.130 è pienamente in linea con UE-OPS 1.037 e l'allegato 6 ICAO, parte I, 3.3.6. È stato quindi deciso di cancellare *"a meno che non siano utilizzati temporaneamente e soltanto per voli di trasferimento alla base di manutenzione (ferry) o voli prova"*.

### **ORO.DEC – Dichiarazione**

196. Il presente capo contiene il requisito per presentare una dichiarazione. Il contenuto del modello della dichiarazione è definito nell'appendice I alla parte ORO. È applicabile agli operatori non commerciali di aeromobili a motore complessi (operatori NCC). I requisiti implementano l'articolo 8.5, lettera d), del regolamento di base. Il presente capo integra la norma ARO.GEN.345.
197. Conformemente al regolamento di base e come già proposto nell'NPA/CRD, tutti gli operatori NCC devono fornire una dichiarazione allo Stato dell'operatore.

Questo include le operazioni di aeromobili gestiti che vengono effettuate come operazioni non commerciali.

198. L'intenzione della dichiarazione è quella di:
- far riconoscere all'operatore le proprie responsabilità secondo i regolamenti di sicurezza applicabili e che possieda tutte le approvazioni necessarie;
  - informare l'autorità competente in merito all'esistenza di un operatore; e
  - permettere all'autorità competente di adempiere alle proprie responsabilità di supervisione.
199. Il contenuto della dichiarazione è stato rivisto sulla base dei commenti ricevuti. I termini sono stati allineati con quelli utilizzati in altri capi e parti.

### **ORO.MLR – Manuali, documentazione e giornali di bordo, registrazioni**

200. Le norme attuative proposte in ORO.MLR, che implementano i paragrafi 8.a.3 e 8.b dell'allegato IV al regolamento di base, contengono le disposizioni relative al manuale delle operazioni dell'operatore, la lista degli equipaggiamenti minimi, il giornale di rotta e la conservazione della documentazione.
201. Per operazioni CAT con elicotteri e velivoli, le norme attuative proposte si basano sui requisiti esistenti, vale a dire UE-OPS, JAR-OPS 3 e JAR-MMEL/MEL, con le seguenti differenze significative:
- mentre le disposizioni sulla struttura del manuale delle operazioni (parti da A a D), copiate dagli appendici UE-OPS/JAR-OPS 3, vengono presentate come norme attuative, la lista dei contenuti per il manuale delle operazioni verrà presentata come AMC, per fornire flessibilità e proporzionalità.
  - La preparazione del manuale delle operazioni in lingua inglese non è obbligatoria secondo l'UE-OPS/JAR-OPS 3, ma le disposizioni UE-OPS/JAR-OPS 3 trasposte indicano chiaramente che l'operatore è responsabile per assicurare che tutto il personale sia in grado di capire la lingua del manuale delle operazioni. Come commentato da diversi soggetti interessati, il fatto che il personale delle operazioni deve essere in grado di capire la lingua del manuale delle operazioni rappresenta una questione di sicurezza.
  - Le disposizioni sulla lista degli equipaggiamenti minimi contengono un riferimento aggiuntivo ai prossimi dati di idoneità operativa stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione.
202. Per operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi, le norme attuative proposte si basano sull'allegato 6 ICAO, parte II, sez. 2 e 3, e allegato 6, parte III, sez. 3, senza differenze significative.
203. Per operazioni specializzate non commerciali con aeromobili a motore complessi e operazioni specializzate commerciali, le norme attuative proposte si basano sull'allegato 6 ICAO, parte II, sez. 2, e allegato 6, parte III, sez. 3, senza differenze significative.

**ORO.SEC – Sicurezza**

204. Le norme attuative proposte in OR.OPS.SEC contengono i requisiti per gli operatori di dotarsi di procedure ed equipaggiamenti protettivi per proteggere la cabina di pilotaggio da violazioni della sicurezza. Per i velivoli, i requisiti si applicano a tutti quelli equipaggiati con una porta della cabina di pilotaggio e a tutti i velivoli per il trasporto aereo commerciale con una massa massima certificata al decollo superiore a 45 500 kg e con una configurazione massima operativa di posti passeggeri maggiore di 60.

Il requisito per gli elicotteri deve essere soddisfatto se è installata una porta della cabina di pilotaggio.

205. Le norme proposte si basano sull'UE-OPS, capo S e JAR-OPS 3, capo S e riflettono il contenuto e il proposito dei capi menzionati. Le norme proposte sono anche in linea con l'allegato 6 ICAO, parte I.

206. La questione principale è stata la preoccupazione dei soggetti interessati di un possibile conflitto delle norme tra le norme proposte dall'Agenzia sulla sicurezza in volo e il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002<sup>33</sup>. È stato concordato con la Commissione che l'Agenzia manterrà nel parere soltanto quelle norme che hanno una dimensione di sicurezza forte e che non sono trattate dal regolamento (CE) n. 300/2008 o dall'ICAO e di trasferire le norme rimanenti alla Commissione per uno sviluppo futuro.

**ORO.FC – Equipaggio di condotta**

207. Le norme attuative proposte in ORO.FC contengono i requisiti relativi alla qualifica, addestramento e controlli per i membri dell'equipaggio di condotta.

- La sezione 1 specifica i requisiti comuni ed è applicabile sia ad operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi che a tutte le operazioni commerciali.
- La sezione 2 specifica dei requisiti aggiuntivi applicabili ad operazioni di trasporto aereo commerciale con l'eccezione di operazioni con alianti o palloni e le operazioni con passeggeri condotte in condizioni di volo a vista diurne (VFR), con partenza ed arrivo allo stesso aeroporto o sito operativo e con una durata massima di 30 minuti, o in un'area locale specificata dall'autorità competente, con:
  - velivoli monomotore ad elica con una massa massima al decollo certificata di 5 700 kg o inferiore e che trasportino un numero massimo di sei persone incluso il pilota; o
  - elicotteri monomotore che trasportino un numero massimo di sei persone incluso il pilota.
- La sezione 3 specifica dei requisiti aggiuntivi applicabili alle operazioni commerciali diverse dal trasporto aereo commerciale e operazioni con alianti o

<sup>33</sup> GU L 97 del 9.04.2008, pag. 72.

palloni e le attività di trasporto aereo commerciale con partenza ed arrivo allo stesso aeroporto menzionate nel paragrafo precedente.

208. Le norme proposte si basano su UE-OPS e JAR-OPS 3 per operazioni di trasporto aereo commerciale, nonché le bozze JAR-OPS 0, 2 e 4 per le operazioni commerciali diverse dal trasporto aereo commerciale e operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi. I requisiti applicabili alle operazioni non commerciali sono allineate e pienamente conformi all'allegato 6 ICAO, parte II per velivoli e parte III, sezione III per elicotteri.
209. Per quanto riguarda le operazioni di trasporto aereo commerciale, rispetto all'UE-OPS/JAR-OPS 3 e in aggiunta alle modifiche generali descritte nel CRD 2009-02b, paragrafo 89ff<sup>34</sup>, si evidenziano le seguenti modifiche:
- i requisiti applicabili ai velivoli e agli elicotteri sono al quanto possibile armonizzati, tenendo conto delle differenze tra le caratteristiche operative di entrambe le categorie di aeromobili.
  - Mentre le attenuazioni dell'appendice da 1 a 1.005(a) dell'UE-OPS e appendice 3.005(f) della norma JAR-OPS 3 sono state pienamente trasposte nelle norme attuative proposte, i soggetti interessati hanno richiesto di formulare ulteriori considerazioni sulla proporzionalità delle norme. Di conseguenza, certe operazioni con partenza ed arrivo sullo stesso aeroporto, come descritto sopra, sono soggette allo stesso gruppo di norme delle operazioni commerciali diverse dal trasporto aereo commerciale. Nello stabilire la soglia, è stato preso in considerazione il livello di sicurezza atteso dalle operazioni di trasporto aereo commerciale, nonché la legislazione dello Stato membro in vigore. Per quanto riguarda gli elicotteri, il numero di sei persone è visto come un compromesso tra gli elicotteri di piccole e medie dimensioni e dovrebbe coprire la maggior parte delle attività turistiche. Il criterio relativo al motore viene considerato più adatto di un limite al peso di 3 175 kg in quanto quest'ultimo includerebbe certi elicotteri plurimotore complessi. Le differenze principali nelle norme attuative proposte riguardano i controlli di professionalità annuali dell'operatore e i requisiti riguardanti il corso di comando, la gestione delle risorse dell'equipaggio e l'addestramento di conversione - questi ultimi sono meno prescrittivi.
  - I requisiti di attività di volo recente per tutti i piloti vengono spostati alla parte FCL, in particolare al paragrafo FCL.060, in quanto sono considerati una restrizione sui privilegi della licenza.
  - L'approvazione dell'utilizzatore di FSTD è stata migliorata per includere i requisiti per l'operatore di stabilire un sistema per gestire in maniera adeguata le modifiche all'FSTD che potrebbero avere degli effetti sui programmi d'addestramento degli operatori.
  - Per quanto concerne la competenza sulla rotta/area e aeroporto, l'espressione "qualificazione" non viene trasposta in quanto è utilizzata solamente in merito alle licenze di pilotaggio. Entrambe le norme UE-OPS/JAR-OPS non spiegano o determinano cosa sia tale qualificazione, chi la rilascia o se è relativa alla licenza o meno. Di conseguenza, per evitare confusione nell'uso della

34

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

terminologia che potrebbe generare confusione a livello operativo, è stato ritenuto che fosse meglio rimuovere la dicitura "qualificazione" mantenendo allo stesso tempo i requisiti invariati.

- Tenendo conto dei commenti ricevuti, l'addestramento CRM è stato incluso in tutto l'addestramento a pilotaggio singolo. Le ragioni sono che il CRM non tratta solamente l'interazione tra due piloti dello stesso equipaggio ma anche con, per esempio, l'equipaggio di terra. Inoltre, il CRM insegna come gestire efficacemente la mole di lavoro in cabina di pilotaggio, che è un aspetto importante per le operazioni a pilotaggio singolo.
  - Vengono introdotti dei requisiti aggiuntivi per le operazioni a pilotaggio singolo in IFR o di notte, basati sulla norma JAA NPA OPS 65, allineandoli con l'allegato 6 ICAO, parte I, emendamento 29.
210. In generale, viene assicurata la consistenza con la parte FCL e il concetto di nuovo sviluppo di dati di idoneità operativa. Quest'ultimo era già parzialmente incluso nella norma UE-OPS con riferimento alla Joint Operational Evaluation Board (JOEB).
211. Vengono identificate le seguenti differenze con l'allegato 6 ICAO:
- sono state effettuate delle modifiche riguardanti il campo di applicazione per stabilire delle norme proporzionate specialmente per le operazioni CAT con partenza ed arrivo dallo stesso aeroporto. In aggiunta, è stato preso in considerazione l'appendice da 1 a 1.005(a) della norma UE-OPS. Questo rappresenta una non conformità con l'allegato 6, parte I, 9.4.4.1, sul numero di controlli di professionalità dell'operatore per anno. Lo stesso è vero per l'allegato 6, parte III, sezione II, 7.4.3.1., a causa di una trasposizione dell'appendice 3.005(f) della norma JAR-OPS 3 riguardante le operazioni in VFR di giorno con riferimento visivo al suolo di elicotteri a motore non complessi.
  - Le disposizioni per gli operatori radio e i navigatori di volo non erano incluse nella norma UE-OPS e non vengono di conseguenza incluse nel testo proposto. Questo rappresenta una non conformità con l'allegato 6, parte I, 9.1.2, per gli operatori radio. Non ci sono operazioni che richiedono navigatori di volo. Inoltre, mentre l'Agenzia può regolare la funzione di questi membri d'equipaggio, gli Stati membri sono sempre responsabili per quanto riguarda la regolamentazione della loro qualifica. Questo significa anche che l'allegato 6, parte I, 9.1.3, e l'allegato 6, parte II, 3.9.1.2, riguardanti i tecnici di volo sono soltanto parzialmente implementati da queste norme in quanto il rilascio delle licenze resta una competenza dello Stato membro.
  - Per quanto riguarda la conoscenza della rotta/area ed aeroporti, trasponendo una disposizione dall'appendice da 1 a 1.005 (a) della norma UE-OPS, si nota una non conformità per le operazioni in VFR diurne di velivoli di prestazioni di classe B con l'allegato 6, parte I, 9.4.3.5 e 9.4.3.6, in merito al periodo di 12 mesi.
  - Per quanto riguarda le operazioni a pilotaggio singolo in IFR e di notte, non viene menzionato in particolare lo standard dell'allegato 6, parte I, 9.4.5.3, sul controllo iniziale nel ruolo di pilotaggio singolo e in un ambiente rappresentativo dell'operazione. Il testo risultante è comunque lo stesso della

norma UE-OPS e non è stato quindi modificato, conformemente alle linee guida concordate dalla Commissione e dal comitato dell'AESA.

212. Gli argomenti seguenti sono stati identificati per attività normative future:
- revisione ed aggiornamento delle disposizioni sulla gestione delle risorse dell'equipaggio tenendo conto dell'esperienza maturata negli ultimi anni;
  - programma alternativo di addestramento e qualifica per le operazioni di trasporto aereo commerciale con elicotteri.
213. I commenti ricevuti mostrano anche che il concetto d'addestramento per le operazioni a pilotaggio singolo è discutibile e può richiedere ulteriore revisione. Tuttavia, non sono state avanzate molte proposte dettagliate per un miglioramento. L'Agenzia può aggiungere un iter normativo aggiuntivo su questo argomento in una fase successiva, in attesa di proposte normative future da parte dei soggetti interessati.

### **ORO.CC – Equipaggio di cabina**

214. Le norme attuative proposte in ORO.CC contengono i requisiti di addestramento, controllo e validità che devono essere soddisfatti da ciascun operatore che utilizzi aeromobili con equipaggio di cabina, per assicurare il mantenimento della qualifica dei membri d'equipaggio di cabina.
- La sezione 1 specifica i requisiti comuni applicabili sia ad operazioni di trasporto aereo commerciale (CAT) che ad operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi.
  - La sezione 2 specifica i requisiti aggiuntivi applicabili soltanto alle operazioni di trasporto aereo commerciale.
215. Le norme proposte si basano sui requisiti esistenti: vale a dire il capo O di UE-OPS e JAR-OPS 3. È stato anche preso in considerazione il TGL 44<sup>35</sup>, pubblicato dalle JAA e che contiene la sezione 2 della norma JAR-OPS 1 (AMC e materiale esplicativo interpretativo - IEM).
216. I requisiti sono conformi all'allegato 6 ICAO, capitolo 12 della parte I per i velivoli e capitolo 10 della parte III per gli elicotteri. Le norme proposte, come con i requisiti UE-OPS e JAR-OPS 3, sono più dettagliate di quelle specificate dagli standard ICAO corrispondenti. Tuttavia, sono state anche prese in considerazione le raccomandazioni ICAO dettagliate contenute nel documento ICAO Doc 7192-AN/857 Manuale di addestramento parte E-1 per l'addestramento sulla sicurezza degli assistenti di cabina (seconda edizione - 1996).
217. Tenendo conto che i requisiti UE-OPS erano per la maggior parte soddisfatti su base volontaria per le operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi, le differenze principali rispetto al capo O di UE-OPS e JAR-OPS 3 sono le seguenti per entrambi i tipi di operazioni:

---

<sup>35</sup> Materiale amministrativo ed elementi esplicativi delle JAA - quarta sezione: Operazioni, parte tre: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) - LEAFLET n. 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SEZIONE 2 AGGIORNATA PER INCORPORARE LE PROPOSTE DI TESTO DELLA SEZIONE 2 DA JAA NPA SOSPESE.

- campo di applicazione (ORO.CC.005): le norme proposte nella sezione 1 "Requisiti comuni" sono applicabili sia ad operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi che ad operazioni di trasporto aereo commerciale.
- Determinazione del numero minimo di equipaggio di cabina richiesto (ORO.CC.100): il requisito UE-OPS (OPS 1.990(b)(2)) è stato chiarito per assicurare che le norme di aeronavigabilità e le corrispondenti specifiche di certificazione rilevanti per l'equipaggio di cabina siano capite e considerate dagli operatori. In particolare, i requisiti di certificazione relativi alla dimostrazione di evacuazione, alla vista diretta del compartimento passeggeri e ai sedili dei membri d'equipaggio di cabina richiesti devono essere presi in considerazione nel determinare il numero minimo d'equipaggio di cabina richiesto per le operazioni. L'esperienza ha mostrato di recente che ci sono diverse concezioni dei processi di certificazione richiesti per l'approvazione di particolari configurazioni di sedili passeggeri di aeromobili individuali, e/o del loro impatto sulla determinazione dell'equipaggio di cabina minimo richiesto per le operazioni. Per esempio, una relazione di inchiesta su un incidente ha indicato che l'equipaggio di cabina minimo richiesto specificato nel manuale delle operazioni dell'operatore interessato era inferiore al numero identificato dalla corrispondente dimostrazione/analisi di evacuazione applicabile a quell'aeromobile individuale.
- Controllo dell'addestramento del responsabile di cabina (ORO.CC.115(d) e ORO.CC.260(a)(2)): l'assenza dei controlli nella norma UE-OPS soltanto per questo particolare addestramento è stata generalmente considerata come inconsistente. Questo è stato ora corretto come raccomandato dalle reazioni ricevute durante il processo di consultazione.
- Addestramento specifico al tipo di aeromobile e addestramento per la conversione dell'operatore (OCO.CC.125): nell'UE-OPS, tutti questi elementi dell'addestramento erano parte di un solo programma d'addestramento per la conversione. Gli elementi dell'addestramento comuni a tutti gli aeromobili di uno stesso tipo sono stati chiaramente differenziati da quegli elementi d'addestramento che sono specifici per l'operatore, in modo da essere consistenti con il lavoro in corso sul processo per i dati di idoneità operativa (OSD). Questo può anche favorire l'accredito dell'addestramento nel futuro.
- Addestramento sulle differenze (ORO.CC.130): come richiesto dalle reazioni, per motivi di chiarezza questo addestramento è ora trattato da un requisito separato dal requisito per l'addestramento specifico al tipo di aeromobile e l'addestramento per la conversione dell'operatore. Questo favorisce anche il collegamento con i corrispondenti elementi dell'OSD di cui sopra.
- Periodi di validità dell'addestramento e dei controlli (ORO.CC.140(e) e 145(c)): la mancanza di chiarezza nell'UE-OPS in merito a questi aspetti è stata evidenziata dalle diverse interpretazioni espresse dai soggetti interessati nelle reazioni ricevute al CRD ed è stata indirizzata di conseguenza tenendo anche conto delle disposizioni specificate nel TGL 44 (sezione 2 della norma JAR-OPS 1).
- Attestati di equipaggio di cabina (CCA) (ORO.CC.210): i membri d'equipaggio di cabina in CAT devono possedere un CCA conformemente al regolamento di

base. Le norme attuative supplementari sono parte di un allegato specifico (parte CC) al regolamento della Commissione sull'equipaggio di condotta. I CCA devono essere mantenuti e possono anche essere limitati, sospesi o revocati in caso di non conformità da parte dei titolari. Questo è in contrasto agli attestati di addestramento sulla sicurezza richiesti dall'UE-OPS, che non contenevano alcune condizioni di validità ed uso per i titolari. Rispetto alla proposta iniziale dell'NPA, il requisito per l'addestramento al tipo di aeromobile non è più una condizione per il rilascio del CCA, come generalmente richiesto. Tuttavia, la validità delle qualifiche al tipo di aeromobile resta una condizione per l'utilizzo del CCA da parte dei titolari.

- Lista delle qualifiche al tipo di aeromobili per i titolari di CCA (ORO.CC.215(b)(2)): il regolamento di base richiede che i CCA siano mantenuti in corso di validità. Come per ogni altro personale dell'aviazione civile che deve soddisfare le norme, il dimostrare la conformità in qualsiasi momento da parte dei titolari è richiesto nell'interesse della sicurezza e per fornire supporto all'implementazione, supervisione e standardizzazione armonizzata. Questo diventa sempre più rilevante nel contesto attuale dell'aviazione dove la maggior parte dei membri d'equipaggio di cabina lavora per diversi operatori durante la loro vita professionale e con un crescente numero di lavoratori autonomi, membri d'equipaggio di cabina stagionali e quelli che lavorano per più di un operatore allo stesso tempo. Inoltre, dato che il CCA deve essere rilasciato a seguito del corso di addestramento iniziale, il soddisfacimento continuo di tutte le norme di sicurezza applicabili da parte dei titolari può essere dimostrato solamente se l'attestato viene supportato da una lista di qualificazioni per tipo di aeromobile che gli operatori devono fornire ad ogni titolare di un attestato alle loro dipendenze. Questa opzione è stata considerata più pratica del richiedere la riemissione e/o la rivalidazione del CCA.
  - Operazioni su più di un tipo o variante di aeromobile (ORO.CC.250): la limitazione a 3 tipi, o a 4 tipi con l'approvazione dell'autorità, è la stessa dell'UE-OPS. Le differenze da notare riguardano la determinazione dei tipi o varianti, che è stata formulata per essere consistente con il lavoro in corso sul processo per OSD rilevante all'equipaggio di cabina.
218. È stata anche assicurata, dove appropriato, la consistenza con la parte CC, nonché con ORO.FC e ORO.TC.
219. Il processo di consultazione ha mostrato chiaramente un vasto consenso tra gli Stati membri e i soggetti interessati sulla necessità di sviluppare dei criteri o standard comuni a livello dell'UE per l'approvazione delle organizzazioni di addestramento per l'equipaggio di cabina, per le qualifiche di istruttore ed esaminatore e per i dispositivi di addestramento. Perciò, subordinatamente alla comprensione reciproca e all'accordo sulla base legale da parte del legislatore, l'Agenzia propone di indirizzare queste argomentazioni tramite iter normativi futuri.

**ORO.TC - Membri d'equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS**

220. Le norme attuative proposte nella norma ORO.TC contengono i requisiti comuni relativi all'addestramento e al controllo quando si utilizza un aeromobile con membri dell'equipaggio tecnico in trasporto aereo commerciale con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS), operazioni con elicotteri con verricello (HHO) o operazioni con sistema di visione notturna (NVIS). Ulteriori requisiti specifici riguardanti l'addestramento di membri dell'equipaggio tecnico adeguati all'operazione interessata sono inclusi in SPA.HEMS, SPA.HHO e SPA.NVIS.
221. I membri dell'equipaggio tecnico o gli specialisti in operazioni specializzate (lavoro aereo) non vengono per il momento trattati in questo capo. I requisiti relativi al loro addestramento in merito ad attività di lavoro aereo specifiche verranno incluse nella parte SPO e corrispondenti AMC e GM. L'Agenzia può decidere in un secondo momento di rivedere i requisiti della norma ORO.TC per includere i membri dell'equipaggio tecnico interessati a certe attività di lavoro aereo.
222. Le norme proposte si basano sulla norma JAR-OPS 3 capo O. In aggiunta alle modifiche generali descritte nel CRD 2009-02b, paragrafo 89ff, si evidenziano le seguenti modifiche:
- viene meglio definito il campo di applicazione e l'applicabilità delle disposizioni e viene proposta una definizione per i membri d'equipaggio tecnico nelle operazioni CAT HEMS, HHO e NVIS.
  - Tenendo conto del fatto che i requisiti essenziali per le operazioni di volo non citano l'idoneità fisica dei membri d'equipaggio tecnico, le corrispondenti disposizioni della norma JAR-OPS 3 sull'esame medico iniziale o sulla valutazione sono mantenute soltanto negli elementi esplicativi.
  - Le disposizioni sui tipi di elicottero e limitazione sul numero massimo di tipi sono state trasposte, in principio, dalla norma JAR-OPS 3. Tuttavia, sono state effettuate alcune modifiche dato che, generalmente, non vengono stabiliti alcuni tipi per i membri d'equipaggio tecnico. Alcuni operatori utilizzano i tipi stabiliti per l'equipaggio di condotta. Tenendo conto del campo di applicazione delle operazioni HEMS, HHO e NVIS, deve essere data debita considerazione alle differenze nell'equipaggiamento e procedure utilizzate. La limitazione contenuta nella norma JAR-OPS 3 viene quindi trasposta nei metodi accettabili di rispondenza richiedendo all'operatore di specificare il numero massimo di tipi nel suo manuale delle operazioni, tenendo conto dell'ambiente specifico nel quale operano i membri d'equipaggio tecnico.
223. Viene assicurata la consistenza con ORO.FC e ORO.CC.

**IV. Panoramica delle differenze*****Differenze rispetto all'UE-OPS / JAR-OPS 3***

224. La seguente tabella fornisce una panoramica delle differenze tra la parte ORO e UE-OPS / JAR-OPS 3 insieme ad una giustificazione di ciascuna differenza.

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
UE-OPS 1.1.75(c)(1) e JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 e ORO.GEN.115	La dicitura che un richiedente un AOC non deve essere titolare di un AOC rilasciato da un'altra autorità a meno che specificamente approvato dalle autorità interessate è stata cancellata	Questa disposizione è ridondante in quanto un AOC rilasciato conformemente alla parte ORO sarà valido in tutti gli Stati membri.
1./3.035 Sistema di qualità	ORO.GEN.200	Nessun riferimento a sistema di qualità, ma a sistema di gestione, che comprende la gestione della sicurezza ed il monitoraggio della conformità	conformità alle SARP ICAO sul SMS
1./3.037 Voci del programma di prevenzione degli incidenti e di sicurezza dei voli	ORO.GEN.200	Programma di prevenzione degli incidenti e di sicurezza dei voli sostituito dal SMS dell'ICAO come implementato dalla norma ORO.GEN.200	conformità alle SARP ICAO sul SMS
UE-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Noleggio	ORO.AOC.110(a)	Nessun requisito per imporre delle condizioni nell'accordo di noleggio che sono parte della presente approvazione  La dicitura che le differenze dai requisiti prescritti nei capi K, L e/o OPS 1.005(b) vengono notificate e sono accettabili dall'autorità è stata cancellata	Viene considerato non necessario imporre condizioni per la presa a noleggio a scafo nudo di aeromobili registrati in un paese terzo o da un altro operatore comunitario, in quanto viene considerato come una variazione all'AOC e l'aeromobile su un AOC deve soddisfare la parte CAT ed avere un certificato di aeronavigabilità rilasciato conformemente alla parte 21.

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
UE-OPS 1.165 (c)(3)(A) Noleggio	ORO.AOC.110(d)	Il requisito che l'autorità rende l'operatore esente dalla corrispondente disposizione di OPS parte 1 è stato cancellato	In caso di cessione a noleggio a scafo nudo, l'aeromobile viene rimosso dall'AOC del locatore e l'aeromobile verrà utilizzato sotto il controllo operativo del locatario. Le norme UE future sulle operazioni di volo si applicano soltanto agli operatori UE. Non c'è quindi bisogno di rendere l'operatore UE esente dai corrispondenti requisiti OPS se l'aeromobile viene utilizzato da un operatore non UE.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Il riferimento a "sistema di manutenzione" è stato cancellato	Trattato dal regolamento (CE) n. 2042/2003
UE-OPS 1.185(e) e JAR-OPS 3.185(d)	n/d	Non c'è alcun requisito che indica che la richiesta per il rinnovo di un AOC deve essere presentata almeno 30 giorni, o come altrimenti concordato, prima della fine del periodo di validità.	Il certificato AOC verrà rilasciato per una durata illimitata.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	n/d	Non esiste alcun obbligo per un richiedente un AOC di registrare gli elicotteri che devono essere utilizzati sotto l'AOC nello Stato responsabile per il rilascio dell'AOC	Trattato dal regolamento (CE) n. 1008/2008
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Viene aggiunta la dicitura "anche se l'operatore termina di essere il datore di lavoro del membro d'equipaggio, sempre che ricada entro i limiti di tempo prescritti alla lettera c)".	Chiarimento, in risposta ai commenti ricevuti.

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	<p>Campo di applicazione esteso a tutti i campi, non solo per servizio di volo, periodi di servizio e di riposo.</p> <p>viene aggiunta la dicitura "sempre che ricada entro i limiti di tempo prescritti".</p>	Per completezza e chiarimento, in risposta ai commenti ricevuti.
1./3.1040(c)	n/d	<p>Il seguente testo UE-OPS/JAR-OPS 3 non è stato trasferito:</p> <p>"L'operatore deve redigere il manuale delle operazioni in lingua inglese salvo disposizioni contrarie imposte da leggi nazionali o specifiche approvazioni rilasciate dall'Autorità. In aggiunta l'operatore può tradurre o usare tale manuale, o parti di esso, in un'altra lingua".</p>	<p>Anche se l'UE-OPS/JAR-OPS 3 indica che il manuale delle operazioni deve essere preparato in lingua inglese, permette anche di tradurre il manuale in un'altra lingua. Tuttavia, dato che l'UE ritiene tutte le lingue ufficiali come uguali, il corrispondente paragrafo non è stato trasposto dall'UE-OPS/JAR-OPS 3. Inoltre, è discutibile se l'utilizzo di un manuale delle operazioni in lingua inglese da parte di un membro dell'equipaggio non madrelingua inglese possa rappresentare un rischio sulla sicurezza. Questo viene trattato dallo standard copiato dall'UE-OPS/JAR-OPS 3 che richiede a tutto il personale di essere in grado di capire la lingua nella quale sono scritte le parti del manuale delle operazioni relative ai propri compiti e responsabilità.</p>

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Modificato per essere valido soltanto per quelle modifiche che devono essere notificate, per esempio per escludere modifiche editoriali.	Per ragioni di chiarificazione e per allinearlo con il nuovo approccio ad approvazioni precedenti.
1./3.1055	ORO.MLR.110	Modificato per permettere di registrare il giornale di rotta in una forma diversa da carta stampata. I contenuti del giornale di rotta verranno presentati come metodi accettabili di rispondenza.	Per fornire flessibilità e supportare i progressi tecnologici. Carta stampata non specificata nelle SARP dell'ICAO.
Appendice 1 all'OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) e (c)	Le tabelle per il periodo di conservazione dei documenti sono state amalgamate. Il quaderno tecnico del velivolo è stato cancellato. L'attestato CC è stato aggiunto. Le registrazioni delle dosi di radiazioni cosmiche e solari non sono state trasposte.	Le tabelle sono state amalgamate, per chiarezza e semplificazione. Il quaderno tecnico del velivolo è stato cancellato, in quanto trattato nelle norme sull'aeronavigabilità. L'attestato CC è stato aggiunto, per riflettere le nuove norme CC. Le registrazioni delle dosi di radiazioni cosmiche e solari non sono state trasposte, in quanto questo argomento non ricade nel campo di applicazione della sicurezza aerea.
Appendice 1 all'UE-OPS 1.005(a) punto (31) Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(f) punto (18)	n/d	Il testo non è stato trasposto	Non viene fornito alcun criterio per un corso di comando abbreviato. Deve essere utilizzato il regolamento di base, articolo 14.

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	Chiarimento dell'approvazione dell'utilizzatore dell'FSTD Nuovo sottoparagrafo per assicurare il mantenimento della conformità e una gestione adeguata delle modifiche ad un FSTD che può influenzare i programmi d'addestramento dell'operatore	Problemi di implementazione dell'UE-OPS/JAR-OPS 3 Parità di condizioni Allineamento con ORA.FSTD e ORA.ATO
n/d	ORO.FC.145(b)	Aggiunto nuovo paragrafo per specificare che i corsi d'addestramento devono tenere conto degli elementi OSD obbligatori	Per tenere conto di OSD
1/3.943(a)	n/d	Il testo non è stato trasposto	Vecchia disposizione di transizione
UE-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Il testo è allineato con JAR-OPS 3.955(a)	Il modo in cui l'UE-OPS è scritta indica che un pilota che inizia a lavorare per un operatore quando è già qualificato come comandante con l'operatore precedente deve completare un altro corso di comando con il nuovo operatore prima di poter essere nominato comandante dal nuovo operatore. La JAR-OPS 3 è più logica da questo punto di vista.
UE-OPS 1.978(b)+(e)	n/d	Il riferimento ai requisiti sull'attività di volo recente non viene trasposto	L'ATQP non può estendere i requisiti FCL. L'estensione per i requisiti di aggiornamento è già contenuta nella norma FCL.060.

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
UE-OPS 1.978(f)	n/d	Il requisito sulla responsabilità del personale designato non viene trasposto	Ridondante con i requisiti sull'organizzazione generali e specifici per l'AOC
Appendice 1 all'UE-OPS 1.978(c)(1)	n/d	La frase del punto (c)(1) che permette di stabilire un metodo equivalente diverso da un caso di sicurezza formale non viene trasposta	Non è stato possibile stabilire quale potesse essere questa alternativa. Una frase simile è stata inclusa nell'ACJ all'appendice 1 alla JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), punto 4. L'appendice all'UE-OPS è ora AMC e la dicitura del corrispondente ACJ sembra indicare che sarebbe appropriato utilizzare il processo dei metodi accettabili di rispondenza al fine di rendere tale alternativa disponibile a chiunque
Appendice 2 all'OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Incluso CRM pilotaggio singolo	CRM pilotaggio singolo ha diversi fattori distinti che non sono validi per le operazioni ad equipaggio plurimo
Appendice 2 all'OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Numero minimo di ore per volare come pilota singolo di notte	NPA OPS 65 e ICAO emendamento 29 all'allegato 6 I che è stato deciso da JAAC, EASA e ASC come uno dei JAA NPA da inserire nelle norme attuative iniziali
n/d	ORO.FC.100(e)(2)	Aggiunta una specifica riguardante FTL per membri d'equipaggio lavoratori autonomi	Imposto dal comitato per la sicurezza aerea per chiarire le responsabilità in merito alla conformità ai requisiti FTL nel caso in cui i piloti lavorino per più di un operatore

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
JAR-OPS 3.988	ORO.TC e definizioni dell'allegato I	È stata introdotta la definizione di membro d'equipaggio tecnico ed il campo di applicazione dell'ORO.TC è stato definito in maniera migliore	JAR-OPS 3 capo O è applicabile ai membri d'equipaggio diversi dall'equipaggio di condotta. Questi altri membri d'equipaggio sono stati identificati come membri d'equipaggio in operazioni CAT HEMS, HHO e NVIS. Per l'equipaggio di cabina la JAR-OPS 3 richiede già la conformità al capo O della JAR-OPS 1/UE-OPS
JAR.OPS 3.995(a)(2)	GM per ORO.TC	JAR-OPS 3 richiede un esame medico iniziale o una valutazione. Il regolamento di base stabilisce la base legale per i requisiti medici dell'equipaggio di cabina in ER 7.b. Non esiste un requisito simile per l'equipaggio tecnico. Quindi, i requisiti sono stati trasposti conformemente all'OPS.001 ToR, soltanto come GM.	Differenza nella base legale
JAR-OPS 3.1030(a)	n/d	Il testo sul numero massimo di tipi non è stato trasposto	Non sono stati stabiliti dei tipi per i membri dell'equipaggio tecnico.
n/d	ORO.TC.105 (b)(2)	Aggiunta una specifica riguardante FTL per membri d'equipaggio lavoratori autonomi	In linea con le modifiche fatte per l'equipaggio di condotta e di cabina
UE-OPS Capo O OPS 1.988	Regolamentazione di copertura, parte CC e allegato I al regolamento sulle operazioni di volo	Definizione di equipaggio di cabina	Per motivi di chiarezza e di certezza del diritto, considerare le modifiche effettuate da quando la definizione è stata formulata per la pubblicazione della norma JAR-OPS 1 nel 1993

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Testo su come determinare l'equipaggio di cabina minimo	<p>Mancanza di chiarezza nel requisito UE-OPS che conduce a delle differenze nella comprensione ed implementazione che potrebbero impattare sulla sicurezza (particolarmente per le uscite di emergenza al livello del pavimento in caso di emergenza e di evacuazione)</p> <p>Per assicurare che la determinazione del numero minimo dei membri d'equipaggio di cabina tenga conto delle specifiche di certificazione rilevanti alle operazioni d'equipaggio di cabina che sono applicabili alle configurazioni uniche della cabina dell'aeromobile degli operatori (TC, STC o modifica al TC)</p> <p>Parità di condizioni</p>
OPS 1.990(c)	n/d	Membri d'equipaggio di cabina aggiuntivi richiesti dall'autorità in circostanze eccezionali	Non trasposto nella parte ORO, in quanto trattato dall'articolo 14(1) del regolamento 216/2008
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Requisiti o condizioni minime per essere assegnati ed operare come equipaggio di cabina in CAT in merito all'idoneità fisica	<p>Differenza nella base legale</p> <p>Dei requisiti dettagliati nella parte MED specificano gli intervalli per le valutazioni mediche e i requisiti medici per valutare l'idoneità</p>

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Requisiti o condizioni minime per essere assegnati ed operare come equipaggio di cabina in CAT in merito agli attestati di equipaggio di cabina	Differenza nella base legale Dei requisiti dettagliati nella parte CC e parte ORO specificano che gli attestati devono essere mantenuti validi
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Nuovo requisito per controllare l'addestramento per i responsabili di cabina	Differenza risultante dalla consultazione Aggiunta di controllo come richiesto per assicurare che l'addestramento per i responsabili di cabina, come tutto l'altro addestramento, sia completato con successo e sia raggiunto il livello di competenza richiesto
OPS 1.1005(a) e (b)	Parte CC (CC.CCA.100) Parte ARA Capo CC	Nuovo campo di applicazione e condizioni per l'attestato	Differenza nella base legale La decisione di approvare gli operatori e/o le organizzazioni d'addestramento resta alla discrezione dello Stato membro come nell'UE-OPS. In contrasto all'attestato UE-OPS di addestramento sulla sicurezza, l'attestato d'equipaggio di cabina deve essere mantenuto valido per attestare, insieme alla lista di qualifiche al tipo di aeromobile, che il titolare sia qualificato ad operare

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
OPS 1.1005(b), (d) e (e)	ORO.AOC.120	Le approvazioni di un operatore per condurre l'addestramento per l'equipaggio di cabina e/o per rilasciare gli attestati devono essere specificate nelle specifiche delle operazioni dell'AOC.	Differenza nella base legale Per assicurare l'armonizzazione dei processi, delle disposizioni comuni di base sono state aggiunte all'ORO.AOC per gli operatori (e nella parte ARA, capo CC, per le organizzazioni d'addestramento)
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	L'addestramento per la conversione e l'addestramento sulle differenze sono inclusi in norme separate	Differenza risultante dalla consultazione Nuova norma e dicitura per l'addestramento sulle differenze che si differenzia chiaramente dall'addestramento sul tipo di aeromobile e dall'addestramento per la conversione dell'operatore
n/d	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c)  ORO.CC.250(b)	Riferimenti ad OSD	Per tenere conto degli OSD, è stato aggiunto un nuovo paragrafo per specificare che i corsi d'addestramento devono tenere conto degli elementi OSD obbligatori La dicitura in ORO.CC.205(b) sulla determinazione delle varianti come nuovi tipi include alcune modifiche per assicurare consistenza con le disposizioni che risulteranno dagli OSD

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
n/d	ORO.CC.110 (b)(2)	Aggiunta una specifica riguardante FTL per membri d'equipaggio lavoratori autonomi	Imposto dal comitato per la sicurezza aerea per chiarire le responsabilità in merito alla conformità ai requisiti FTL nel caso in cui i membri d'equipaggio di cabina lavorino per più di un operatore
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Aggiunta del periodo di validità degli elementi d'addestramento triennale dell'addestramento periodico	Differenza risultante dalla consultazione Per trattare la mancanza di chiarezza dell'UE-OPS in merito al preciso periodo di validità degli elementi dell'addestramento che devono essere trattati ad intervalli che non eccedano i 3 anni
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Aggiunta di un periodo di validità	Per trattare la mancanza di chiarezza dell'UE-OPS su questo argomento Dato che AMC/GM non possono contraddire una norma, sono state aggiunte delle disposizioni inizialmente nella sezione 2 di JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) sul periodo di validità applicabile e sulla flessibilità per gli operatori di sostituire l'addestramento di aggiornamento con l'addestramento periodico in certe condizioni

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
Appendice 1 all'OPS 1.1005(h)(1)(i)	n/d	Il testo sul corso CRM introduttivo per l'equipaggio di cabina già operativo al momento del prossimo addestramento periodico non viene trasposto	La vecchia disposizione di transizione non è più rilevante
Appendice 1 all'OPS 1.1010(j)	n/d	Il testo sull'addestramento iniziale per evitare malattie infettive non viene trasposto	La vecchia disposizione di transizione non è più rilevante
Appendice 1 all'OPS 1.1015 + Appendice 1 all'OPS 1.1020	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Addestramento sulla porta di sicurezza della cabina di pilotaggio incluso come elemento triennale dell'addestramento periodico e nei corsi di aggiornamento	Differenza risultante dalla consultazione, tenendo conto dell'importanza dell'equipaggio di cabina in caso di evento di sicurezza
JAR-OPS 3 Capo O Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.988(c)	Parte ORO Capo CC	Le attenuazioni dagli elementi dell'addestramento che non devono essere trattati secondo la JAR-OPS 3 dall'equipaggio di cabina degli elicotteri non sono elencate in modo specifico	La parte ORO fa riferimento agli "aeromobili", quindi tutte le norme sono applicabili alle operazioni con velivoli ed elicotteri e la lista delle attenuazioni non è più necessaria dato che le norme proposte indicano chiaramente che l'addestramento deve essere trattato soltanto "se del caso", per equipaggiamento "se trasportato a bordo", e/o "come rilevante all'aeromobile da utilizzare"

### **Differenze rispetto all'allegato 6 ICAO per la parte ORO**

225. La tabella seguente fornisce una descrizione degli standard dell'allegato 6 ICAO nella parte I e parte III, sezione 1 e sezione 2, nel campo di applicazione del presente parere<sup>36</sup> che sono considerati non trasposti o trasposti in un modo che

<sup>36</sup> In particolare, gli standard dell'ICAO sulla manutenzione e il controllo della manutenzione dell'operatore non sono considerati.

non si allinea con i corrispondenti standard dell'allegato 6 ICAO. Alcune di queste voci menzionate non ricadono nei limiti del mandato del regolamento di base e possono dover essere trattate dagli Stati membri.

<b>Riferimento allegato 6 parte I/III</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>
Parte I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Controllo iniziale nel ruolo di pilota singolo e in un ambiente rappresentativo dell'operazione non menzionato in modo particolare
Parte I, 9.4.4.1 Parte III, Sezione II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Soltanto un controllo di professionalità da parte dell'operatore richiesto prima di volare in VFR di giorno con velivoli con prestazioni di classe B durante un periodo non più lungo di 8 mesi consecutivi</p> <p>I controlli di professionalità possono essere condotti in un tipo soltanto per i membri dell'equipaggio di condotta interessati alle operazioni con elicotteri di giorno e su rotte volate con riferimento visivo al suolo con elicotteri a motore non complessi, sempre che sia utilizzato il tipo meno recente</p> <p>Controlli di professionalità annuali per le operazioni di trasporto aereo commerciale di passeggeri condotte in condizioni di volo a vista (VFR) diurne, con partenza ed arrivo allo stesso aeroporto o sito operativo e con una durata massima di 30 minuti, o in un'area locale specificata dall'autorità competente, con velivoli monomotore ad elica con una massa massima al decollo certificata di 5 700 kg o inferiore e che trasportino un numero massimo di sei persone incluso il pilota o elicotteri monomotore che trasportino un numero massimo di sei persone incluso il pilota.</p>
Parte I, 9.1.2	n/d	Il rilascio delle licenze per gli operatori radio non ricade nei limiti del mandato del regolamento di base e rimane sotto la responsabilità degli Stati membri.

<b>Riferimento allegato 6 parte I/III</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>
Parte I, 9.1.3	ORO.FC.110	Il rilascio delle licenze per i tecnici di volo non ricade nei limiti del mandato del regolamento di base e rimane sotto la responsabilità degli Stati membri.
Parte I, 9.1.4	n/d	Non è richiesta la figura del navigatore di volo. Il rilascio delle licenze per i navigatori di volo non ricade nei limiti del mandato del regolamento di base e rimane sotto la responsabilità degli Stati membri.
Part I, 9.4.3.5 e 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	Invece di 12 mesi, un periodo di 36 mesi per gli aeroporti per l'equipaggio di condotta su velivoli di prestazioni di classe B in VFR di giorno.
Parte I, 10.3 (b) – (f) Parte III, 8.3 (b) – (f)	n/d	Nessuna conoscenza, addestramento, esperienza o periodi di validità particolari specificati in merito agli ufficiali delle operazioni di volo/addetti alle operazioni di volo (dispatcher).

## V. Lista degli iter normativi proposti

226. La tabella seguente fornisce una panoramica degli iter normativi proposti rilevanti alla parte ORO. Per quanto riguarda il capo GEN, questi derivano principalmente dalla necessità di rivedere le disposizioni ARO e ORO rilevanti sulla gestione della sicurezza e valutazione del rischio a seguito della pubblicazione del nuovo allegato 19 ICAO in merito agli standard sulla gestione della sicurezza e pratiche raccomandate ed in linea con l'implementazione dell'EASP.

<b>Riferimenti alla parte, norma</b>	<b>Campo di applicazione</b>	<b>Riferimento a RMP</b>
ORO.GEN.120	Fornire GM su come dimostrare che l'obiettivo di sicurezza della norma attuativa è soddisfatto quando si richiede l'approvazione dei metodi alternativi di rispondenza.	MDM.094 a + b

<b>Riferimenti alla parte, norma</b>	<b>Campo di applicazione</b>	<b>Riferimento a RMP</b>
ORO.GEN Sezione 2	Rivedere i requisiti in vista degli ultimi sviluppi da parte dell'ICAO (pubblicazione del nuovo allegato 19), in particolare, trattare la gestione dei rischi di sicurezza derivanti dalle interazioni con altre organizzazioni/per essere meglio trattata dalle organizzazioni con le quali la nuova organizzazione interagisce.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Trattare le operazioni non commerciali di aeromobili soggetti ad un AOC.	OPS.075
ORO.FC	Revisione ed aggiornamento delle disposizioni sulla gestione delle risorse dell'equipaggio tenendo conto dell'esperienza maturata negli ultimi anni.	OPS.094
ORO.FC	Sviluppare un programma alternativo di addestramento e qualifica per le operazioni di trasporto aereo commerciale con elicotteri.	OPS.088 a+b

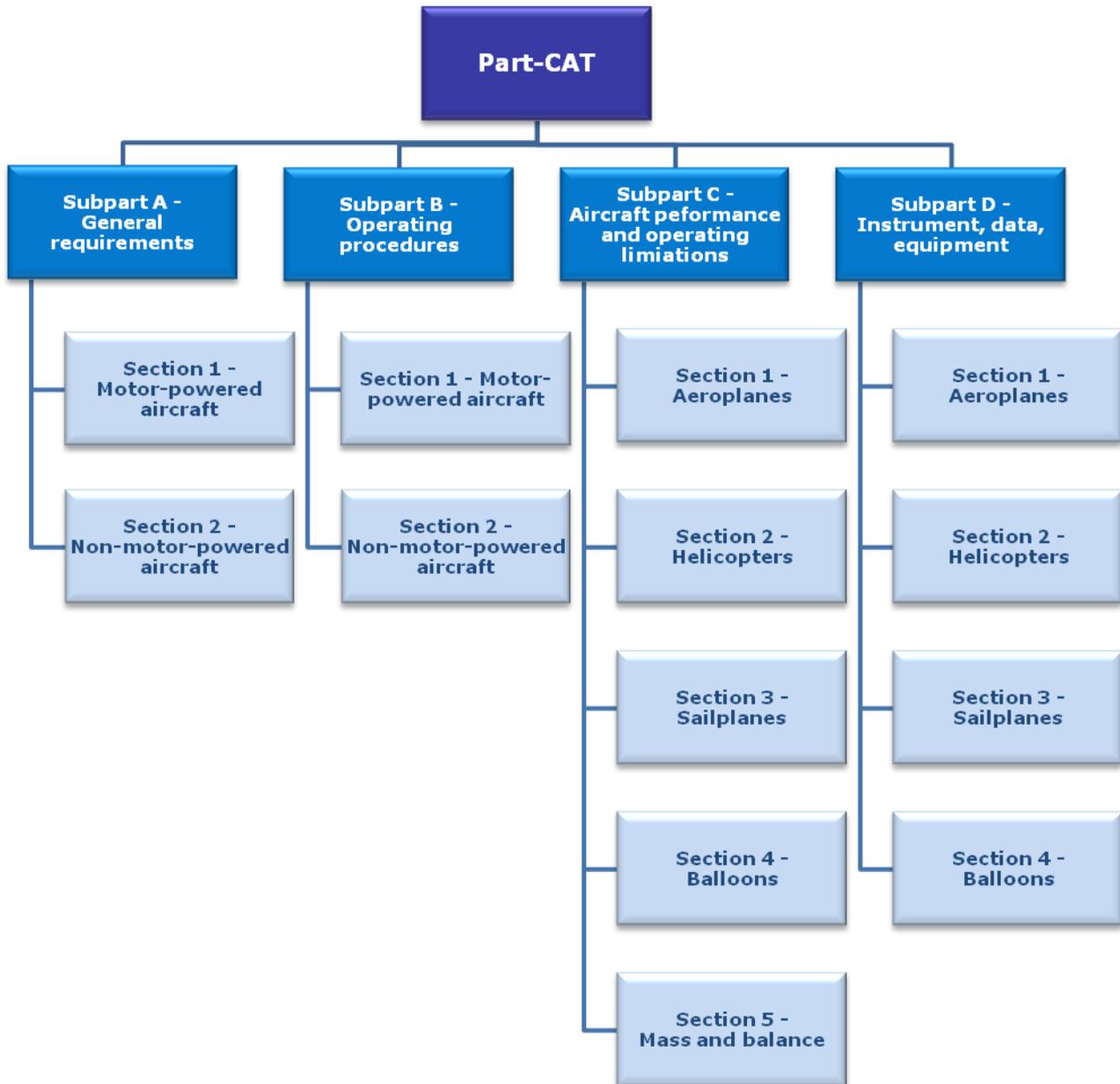
### **Allegato IV - Parte CAT(A,H)**

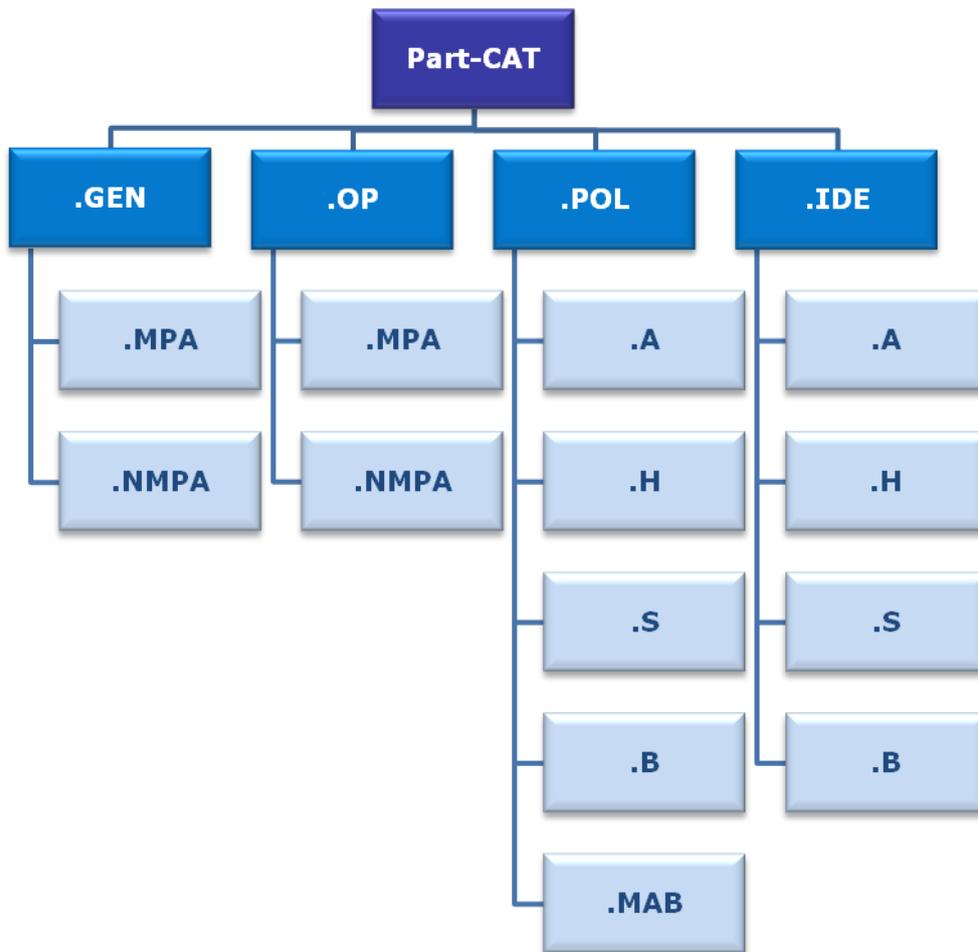
#### **I. Campo di applicazione**

227. La parte CAT contiene i requisiti tecnici per le operazioni di trasporto aereo commerciale di velivoli, elicotteri, alianti e palloni. Consiste di quattro capi che sono ulteriormente divisi in sezioni contenenti norme specifiche alla categoria dell'aeromobile. Alcune sezioni sono ulteriormente divise in capitoli.
228. La struttura dei capi può essere paragonata alla struttura dei requisiti essenziali nell'allegato IV del regolamento di base, UE-OPS/JAR-OPS3 e Allegato 6 ICAO, parte I.
229. La struttura normativa, ed in particolare le sezioni ed i capitoli, è stata progettata in modo tale che i requisiti per le categorie di aeromobili aggiuntive, o operazioni specifiche, possano essere aggiunti in futuro senza la necessità di effettuare modifiche al testo delle norme esistenti o alla struttura esistente. Dovrebbe essere notato che gli iter normativi futuri svilupperanno i requisiti per i dirigibili, gli aeromobili con rotore basculante e i velivoli non pilotati.
230. La figura 9 e la figura 10 forniscono una panoramica della struttura della parte CAT.
231. La presente nota esplicativa riguarda soltanto le sezioni per le operazioni CAT con velivoli ed elicotteri:

- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; e
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

**Figura 9: Struttura della parte CAT – Titoli**



**Figura 10: Struttura della parte CAT – Identificatori delle norme**

## II. Panoramica delle reazioni

232. In generale, le reazioni ricevute hanno mostrato un supporto generale per la versione del CRD della parte CAT.
233. La maggior parte dei soggetti interessati ha sostenuto il livello di allineamento delle norme proposte con UE-OPS e JAR-OPS 3, il bilancio proposto tra le norme attuative e il materiale AMC, nonché la struttura normativa proposta.
234. Il testo del CRD per le operazioni CAT con elicotteri ha sollevato delle preoccupazioni in alcune aree mentre per le operazioni CAT con velivoli, la maggior parte delle parti del testo ha ricevuto un'approvazione generale.

## III. Panoramica delle differenze

### ***Differenze rispetto all'UE-OPS / JAR-OPS 3***

235. Le norme UE-OPS e JAR-OPS 3 contenenti un obiettivo di sicurezza sono state mantenute come norme attuative. Le norme UE-OPS e JAR-OPS 3 contenenti, senza ambiguità, i mezzi per soddisfare un obiettivo di sicurezza sono state

spostate al livello di AMC. In molti casi, le appendici dell'UE-OPS e JAR-OPS 3 sono state considerate come mezzi di rispondenza e sono state trasposte come AMC. In tali casi dove non è stato possibile fare una chiara distinzione tra un obiettivo di sicurezza e dei mezzi per soddisfare un obiettivo di sicurezza, il testo della norma è stato mantenuto come norma attuativa.

236. Nei casi in cui è stata dimostrata la necessità di un approccio più proporzionato, l'Agenzia ha proposto un testo normativo con un obiettivo di sicurezza ed un AMC. Tuttavia, l'Agenzia non ha effettuato delle modifiche importanti alla sostanza della norma, con l'eccezione della variazione del livello di testo tra IR e AMC.
237. Dovrebbe anche essere notato che il contenuto dell'appendice 1 all'OPS 1.005(a), Operazioni con velivoli di prestazioni di classe B, dell'appendice 1 all'OPS 3.005(f), Operazioni con elicotteri di piccole dimensioni (VFR (regole del volo a vista) soltanto di giorno), e dell'appendice 1 all'OPS 3.005(g), Operazioni in area locale (VFR soltanto di giorno) è stato trasposto nelle corrispondenti sezioni, dove appropriato.
238. Tuttavia, l'Agenzia è del parere che le norme richiedono un'ulteriore revisione in merito alla proporzionalità e ai criteri di attenuazione applicati nell'UE-OPS/JAR-OPS 3. L'Agenzia pianificherà quindi nel suo programma RM un iter per rivedere le norme CAT in merito agli aeromobili a motore non complessi ed il loro utilizzo in aree definite.
239. Il testo delle norme UE-OPS e JAR-OPS 3 indicante un'alternativa ad una norma attuativa è stato cancellato per motivi legali; tali alternative devono essere trattate utilizzando le procedure fornite all'articolo 14 del regolamento di base. Il testo delle norme UE-OPS e JAR-OPS 3 che è stato spostato al livello AMC e che indica un'alternativa ad un AMC senza dimostrare che i requisiti dell'obiettivo di sicurezza erano pienamente soddisfatti è stato cancellato; tale AMC alternativo, comunque, può essere controllato dagli operatori che utilizzano la procedura dei metodi alternativi di rispondenza, sempre che sia dimostrato che l'obiettivo di sicurezza possa essere soddisfatto.
240. Il testo trasposto in materiale AMC che richiedeva un'approvazione da parte dell'autorità competente per metodi alternativi di rispondenza è stato cancellato in quanto trattato per mezzo della procedura dei metodi alternativi di rispondenza.
241. Il testo normativo UE-OPS / JAR-OPS 3 che viene anche trattato nell'allegato IV del regolamento di base è stato mantenuto ed è stato aggiunto un riferimento al regolamento di base.
242. Il testo normativo UE-OPS / JAR-OPS 3 che ha un carattere puramente chiarificativo è stato trasposto come GM; le note sono state riformulate in disposizioni AMC, dove sono state trattate come note, trasposte come GM, o cancellate se non fornivano un valore aggiunto sufficiente.
243. Le norme che contenevano disposizioni come "accettabili dall'autorità" sono state costantemente riformulate in tutti i capi come "l'operatore deve specificare nel manuale delle operazioni ...". L'Agenzia ha adottato il presente approccio al fine di specificare una procedura definita per come portare questi argomenti all'attenzione dell'autorità competente.

244. La tabella seguente fornisce una panoramica delle differenze intenzionali rispetto all'UE-OPS e JAR-OPS 3. La natura delle differenze e le loro giustificazioni sono descritte ulteriormente in dettaglio nel testo seguente.

**Tabella 6: Differenze rispetto all'UE-OPS/JAR-OPS3**

<b>Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>	<b>Giustificazione</b>
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	L'AOC deve essere una copia autenticata, mentre nell'UE-OPS/JAR-OPS 3 era in originale o copia dell'AOC.	Allineamento con l'ICAO emendamento 30
n/d	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Il giornale di rotta deve essere trasportato, mentre ciò non era obbligatorio nell'UE-OPS/JAR-OPS 3.	Conformità all'articolo 29 della convenzione di Chicago.
1.192	CAT.OP.MPA.106	È richiesta previa approvazione per l'utilizzo di un aeroporto isolato come aeroporto di destinazione con velivoli.	L'utilizzo di un aeroporto isolato espone l'aeromobile e i passeggeri ad un rischio maggiore di quello delle operazioni per le quali è disponibile un aeroporto di destinazione alternato. Se un aeroporto viene classificato come un aeroporto isolato o meno dipende spesso da quali aeromobili viene utilizzato. L'autorità competente dovrebbe quindi valutare l'applicazione o meno di tutti i possibili mezzi per mitigare il maggior rischio.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Le linee guida per il rifornimento e le sue modifiche richiedono una previa approvazione.	L'Agenzia condivide il punto di vista dei soggetti interessati, che i requisiti sulle linee guida per il rifornimento sono un requisito critico di sicurezza e che dovrebbero quindi richiedere una previa approvazione.

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005 (c)	n/d	Cancellazione del volo temporaneo per mezzo del diagramma HV.	Ciò è considerato in contraddizione al punto 4.a dell'allegato IV al regolamento di base.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Sono stati inclusi criteri aggiuntivi per l'approvazione delle masse standard per elementi di carico diversi dai passeggeri e dai bagagli	Per fornire maggiore flessibilità agli operatori
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Viene rimossa l'approvazione per omettere dati dalla documentazione relativa alla massa e bilanciamento	Visto che si intende che quei dati non manchino ma siano forniti altrove
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Le disposizioni relative alla documentazione sulla massa e bilanciamento sono state ampliate per includere l'utilizzo di diversi tipi di sistemi a bordo sulla massa e bilanciamento.	Per trattare sistemi esistenti non trattati precedentemente
1.635	CAT.IDE.A.110	I requisiti sui fusibili di ricambio sono stati aggiornati	In linea con l'ICAO e JAA NPA-OPS 43 <sup>37</sup>
1.665	CAT.IDE.A.150	Sono stati introdotti i requisiti su TAWS Classe A e Classe B	In linea con JAA NPA-OPS 39B <sup>38</sup>
1.675	CAT.IDE.A/H.165	La prima parte del requisito originale sull'equipaggiamento per il volo in condizioni di formazione di ghiaccio è stata cancellata.	Viene già trattato nel requisito essenziale 2.a.5
Disposizioni sui registratori	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	I requisiti sui FDR sono stati aggiornati. Imposta la registrazione del collegamento in trasmissione dati	JAA NPA OPS 39C <sup>39</sup> , 48A <sup>40</sup> , 67 <sup>41</sup>
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	La disposizione che impone l'uso dell'halon è stata rimossa	Per soddisfare il regolamento (CE) n. 1005/2009 <sup>42</sup>

<sup>37</sup> NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Dispositivi di protezione dei circuiti.

<sup>38</sup> NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Guasto al sistema di riscaldamento del tubo di Pitot, TAWS B, HF.

<sup>39</sup> NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Codici FDR e carburante di tipo IA).

<sup>40</sup> NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Registrazione delle comunicazioni del collegamento in trasmissione dati per velivoli di nuova costruzione.

<sup>41</sup> NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) FDR di tipo IVA.

<sup>42</sup> Regolamento (CE) n. 1005/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle sostanze che riducono lo strato di ozono. *GU L 286 del 31.10.2009, pag. 1.*

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Su velivoli di piccole dimensioni è richiesto un sistema di vincolo per la parte superiore del busto (UTR). 2. Viene introdotta la definizione di UTR	1. JAA NPA 26-20 <sup>43</sup> . 2. per fornire flessibilità per le soluzioni di progettazione esistenti
1./3.680	n/d	Il requisito riguardante l'indicatore di radiazione cosmica è stato cancellato.	Cancellato in quanto il regolamento di base, che tratta solamente la mitigazione dei rischi di sicurezza, non fornisce la base legale per la loro trasposizione, vale a dire questioni di salute, e per evitare sovrapposizioni con altra normativa comunitaria (Direttiva 96/29/Euratom del Consiglio del 13 maggio 1996 <sup>44</sup> ).

### Differenze rispetto all'allegato 6 ICAO

245. La seguente tabella fornisce una panoramica dei requisiti dell'allegato 6 ICAO che sono considerati non trasposti o trasposti in un modo che non fornisce almeno un livello equivalente di sicurezza come specificato negli standard dell'allegato 6 ICAO.

**Tabella 7: Differenze rispetto all'allegato 6 ICAO**

Riferimento allegato 6 parte I/III	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza
Allegato 6, parte I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) e (b)(3)	Le date di implementazione per un FDR di tipo I in CAT.IDE si applicano ad un CofA rilasciato a partire dal mese di luglio 1990 invece di gennaio 1989

<sup>43</sup> NPA 26-20 INSTALLAZIONE DI UN SISTEMA DI VINCOLO PER LA PARTE SUPERIORE DEL BUSTO SUI VELIVOLI DELLA CATEGORIA TRASPORTO (PASSEGGERI) CON UN PESO MASSIMO AL DECOLLO INFERIORE A 5 700 KG.

<sup>44</sup> Direttiva 96/29/Euratom del Consiglio del 13 maggio 1996 che stabilisce le norme fondamentali di sicurezza relative alla protezione sanitaria della popolazione e dei lavoratori contro i pericoli derivanti dalle radiazioni ionizzanti, *GU L 159 del 29.6.1996, da pag. 1 a pag. 114.*

<b>Riferimento allegato 6 parte I/III</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>
Allegato 6, Parte I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) e (b)(2)	Le date di implementazione per un FDR di tipo II in CAT.IDE si applicano ad un CofA rilasciato a partire dal mese di luglio 1990 invece di gennaio 1989
Allegato 6, parte I 6.3.1.2.12 e 13	CAT.IDE.A.190	L'intervallo massimo di campionamento e registrazione di certi parametri non viene implementato
Allegato 6, parte I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	La discontinuazione di vecchie unità di memoria per FDR non viene implementata.
Allegato 6, parte I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Il CVR per velivoli leggeri non viene implementato.
Allegato 6, parte I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	La discontinuazione di vecchie unità di memoria per CVR non viene implementata.
Allegato 6, parte I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	L'estensione della durata di registrazione a due ore per i CVR non viene implementata
Allegato 6, parte I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	L'adattamento della registrazione delle comunicazioni dei dati non viene implementato
Allegato 6, parte I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	La correlazione della registrazione delle comunicazioni dei dati e la registrazione CVR non viene implementata
Allegato 6, parte I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	La configurazione di registratore combinato doppio per MCTOM maggiori di 15 000 kg non viene implementata.
Allegato 6, parte I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Il trasporto di giubbotti di salvataggio quando si effettuano voli sull'acqua oltre la distanza di planata dalla costa, nel caso di tutti gli altri velivoli terrestri (non utilizzati conformemente al paragrafo 5.2.9 o 5.2.10) non viene implementato
Allegato 6, parte I 6.6	CAT.IDE.A.305	La norma CAT.IDE contiene delle esenzioni per equipaggiamento di sopravvivenza aggiuntivo non previste dall'ICAO
Allegato 6, parte I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	La risoluzione di 7,62 m per trasponditore con capacità di riporto dell'altitudine-p pressione non viene implementata.
Allegato 6, parte I, appendice 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) e (e)	Nella norma CAT.IDE il requisito di iniziare la registrazione durante i controlli di cabina non è applicabile a tutti i velivoli, dipende dalla data di rilascio del singolo CofA

<b>Riferimento allegato 6 parte I/III</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>
Allegato 6, parte I, appendice 8, 4	n/d	I requisiti per i registratori di immagini in volo non vengono implementati.
Allegato 6, parte I, appendice 8, 6	n/d	I requisiti per i sistemi di registrazione di dati a bordo (ADRS) non vengono implementati
Allegato 6, parte I, appendice 8, 7.1	n/d	I requisiti per monitorare i dispositivi delle prove incorporate (built-in test) per i registratori di volo e le unità di acquisizione dei dati di bordo (FDAU), se installati, non vengono implementati
Allegato 6, parte III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	La discontinuazione di unità di memoria di vecchia tecnologia per FDR non è stata implementata.
Allegato 6, parte III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	Nella norma CAT.IDE, a seconda della classe e data di consegna del singolo CofA, la durata di registrazione richiesta può essere inferiore alle 10 ore
Allegato 6, parte III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	La discontinuazione di unità di memoria di vecchia tecnologia per CVR non è stata implementata
Allegato 6, parte III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	L'estensione della durata di registrazione per i CVR non è stata implementata.
Allegato 6, parte III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	I requisiti per l'ossigeno per gli elicotteri pressurizzati non sono stati implementati
Allegato 6, parte III, appendice 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) e (e)	Nella norma CAT.IDE, il requisito di iniziare la registrazione durante i controlli di cabina non è applicabile a tutti gli elicotteri. Esso dipende dalla data di rilascio del singolo CofA
Allegato 6, parte III, appendice 5, 4	n/d	I requisiti per i registratori di immagini in volo non vengono implementati.
Allegato 6, parte III, appendice 5, 6	n/d	I requisiti per monitorare i dispositivi delle prove incorporate (built-in test) per i registratori di volo e le unità di acquisizione dei dati di bordo (FDAU), se installati, non vengono implementati
Allegato 6, parte I, allegato C	Condizione della superficie della pista	La definizione è in linea con UE-OPS/JAR-OPS 3. L'iter normativo OPS.005 includerà una revisione della definizione di superficie della pista.

<b>Riferimento allegato 6 parte I/III</b>	<b>Riferimento AESA-UE</b>	<b>Descrizione della differenza</b>
Allegato 6, parte III, allegato A	Categoria A / B per quanto riguarda gli elicotteri	Definizioni allineate con le definizioni CS (JAR-OPS 3).

#### IV. Lista degli iter normativi proposti

246. Durante le fasi di consultazione con i soggetti interessati, sono state identificate un numero di questioni che - se fossero state trattate nel presente parere - sarebbero andate oltre il mandato dell'Agenzia di trasporre il contenuto delle norme esistenti. Queste questioni, tuttavia, sono state documentate e saranno trattate in iter normativi separati per permettere una consultazione appropriata e il coinvolgimento dei soggetti interessati. La tabella seguente fornisce una panoramica degli iter normativi proposti.

**Tabella 8: Iter normativi proposti**

<b>Riferimenti alla parte, norma</b>	<b>Campo di applicazione</b>	<b>Riferimento a RMP</b>
Allegato I, parte CAT, parte SPA, parte NCC, parte NCO, parte SPO	La prima revisione editoriale delle norme attuative OPS e AMC/GM includerà OPS.047 Chiarimento della definizione di piste separate e certe questioni per allinearsi con le ultime modifiche dell'allegato 6 ICAO che non sono state incluse nel parere. Questo iter normativo dovrebbe iniziare nel 2013.	OPS.005 Aggiornamento delle norme attuative AESA OPS
OPS	Revisione delle norme per quanto riguarda i requisiti trattanti l'aeronavigabilità iniziale o continua e che quindi potrebbero essere più appropriatamente contenuti nella parte 21, parte 145 o parte M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Operazioni con elicotteri monomotore su ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata	OPS.049

Riferimenti alla parte, norma	Campo di applicazione	Riferimento a RMP
CAT.POL.MAB.100	Valutazione generale dei requisiti sulla pesatura degli aeromobili per incorporarli nella parte M. In particolare, i soggetti interessati richiedono una revisione dei soggetti autorizzati ad effettuare la pesatura degli aeromobili, per valutare se una pesatura possa essere effettuata soltanto da organizzazioni di cui alla parte M / parte 145 o anche da terze parti che lavorino secondo i sistemi di qualità delle organizzazioni approvate.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Proposta per richiedere un sistema interfonico indipendentemente dalla dimensione dell'aeromobile se il tipo viene operato in equipaggio plurimo. Infatti, molti aeromobili leggeri monomotore utilizzati per l'addestramento di base sono già dotati di questo sistema.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Proposta per permettere l'utilizzo di nuove tecnologie per le luci di atterraggio degli elicotteri (per esempio LED) che siano in grado di fornire metodi alternativi per "illuminare il suolo davanti e sotto l'elicottero ed il suolo da entrambi i lati dell'elicottero".	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Proposta per richiedere un porta carte per tutte le operazioni notturne.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Mezzi diversi da radiofari di posizione portatili che sono considerati accettabili: possono essere della stessa efficienza dell'ELT (AD) particolarmente dato che, durante gli incidenti, la connessione fisica tra l'ELT (AD) e la sua antenna viene persa.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Una revisione della norma UE-OPS, capo E. Questo riguarda in particolare le norme sulle operazioni APV, le operazioni LTS CAT I, le operazioni OTS CAT II e le operazioni che utilizzano EVS, modifiche recenti delle SARP dell'ICAO, nuovi progressi tecnologici quali i sistemi di visione sintetica (SVS).	OPS.083

Parte CAT	<p>Allineamento con l'ICAO per quanto concerne:</p> <p>(i) la registrazione delle comunicazioni dei dati - trasposizione della norma JAA NPA-OPS.48A. Estensione a tutti i velivoli ed elicotteri che utilizzano le applicazioni di comunicazione dei dati dei requisiti per registrare le comunicazioni dei dati per mezzo di un registratore conforme alla normativa.</p> <p>(ii) nuovi requisiti per il trasporto per velivoli a turbina con una MCTOM inferiore a 5 700 kg di essere equipaggiati con un FRD o ADRS o AIR e con un CVR o CARS;</p> <p>(iii) discontinuazione dell'utilizzo dei registratori che utilizzano una modulazione di frequenza e dei registratori a nastro magnetico, per velivoli ed elicotteri;</p> <p>(iv) i velivoli con una MCTOM superiore a 15 000 kg per i quali il TC viene inizialmente rilasciato a partire dal 1° gennaio 2016 e che devono essere equipaggiati sia con un CVR che con un FDR, devono essere equipaggiati con due registratori combinati (FDR/CVR);</p> <p>(v) estensione della durata di registrazione richiesta per tutti i CVR a 2 ore a partire dal 1° gennaio 2016, per elicotteri e velivoli.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
Parte CAT	<p>Aggiornare la lista dei parametri inclusa la prestazione dei parametri, per allinearla con l'ED-112.</p> <p>Revisione delle disposizioni relative alla manutenzione dei FDR (a seguito di una raccomandazione relativa ad una indagine di un incidente di volo).</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>
CS-29	<p>Escursioni attraverso il diagramma HV per l'elicottero CS-29.</p> <p>Revisione CS-29 e considerazioni in merito alla produzione di un supplemento al TC e revisione HFM per gli elicotteri in servizio alla luce dell'attenuazione contenuta nell'appendice 1 alla JAR-OPS 3.005(c).<sup>45</sup></p>	<p>27 e 29.027</p>

<sup>45</sup> Fare anche riferimento alla tabella 1 di cui sopra, dove viene menzionato che l'attenuazione non viene trasposta a causa della contraddizione con il punto 4.a dell'allegato IV al regolamento di base

**V. CAT.GEN: Capo A – Requisiti generali**

247. Il presente capo contiene i requisiti generali per le operazioni CAT. Il capo contiene due sezioni:

- Sezione 1 – Aeromobili a motore
- Sezione 2 – Aeromobili non a motore.

248. Il presente parere tratta soltanto i requisiti per la sezione 1.

**CAT.GEN.MPA: Sezione 1 – Aeromobili a motore****Generalità**

249. La presente sezione traspone parti del capo B dell'UE-OPS e JAR-OPS 3. Si riferisce alla NPA OPS.GEN, sezioni I, V, e VI e OPS.CAT, sezione I.

**Norme UE-OPS / JAR-OPS 3 trasposte nella parte ORO**

250. Le seguenti norme del capo B sono trasposte nella parte ORO e non sono incluse nella presente sezione:

- OPS 1./3.005 Generalità, trattata dalla regolamentazione di copertura sulle operazioni di volo, parte M, requisiti essenziali del regolamento di base, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Liste degli equipaggiamenti minimi – Responsabilità dell'operatore, trattata in ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Programma di prevenzione degli incidenti e di sicurezza dei voli, trattata in ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037, trattata in ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155, trattata in ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Noleggio, trattata in ORO.AOC.

**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilità dell'equipaggio**

251. Questa norma traspone OPS1./3.085 (a), (b), (d). È stato aggiunto il paragrafo (b)(5), in linea con la discussione nel comitato di sicurezza aerea per indirizzare in modo particolare i membri d'equipaggio che lavorano per più di un operatore. Gli argomenti che sono già trattati nell'allegato IV del regolamento di base sono stati mantenuti ed è stato aggiunto un riferimento all'allegato IV.

**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilità del comandante**

252. Questa norma traspone OPS 1./3.085 (f). Allo scopo di combinare tutte le responsabilità del comandante in una singola norma, le norme seguenti sono state fuse con questa norma: OPS 1/3.330 e OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

**CAT.GEN.MPA.180 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo**

253. Le norme attuative proposte si basano sui requisiti esistenti nell'UE-OPS e JAR-OPS 3, con le seguenti differenze significative:

- Il trasporto di "documenti" in formato elettronico è stato esteso per includere i certificati e manuali, per tenere conto dell'aumento dell'utilizzo dei mezzi elettronici. La direttiva 1999/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio su una disciplina comunitaria per le firme elettroniche<sup>46</sup>, fornisce il meccanismo per gli originali in formato elettronico, vale a dire la firma elettronica.
- Se viene trasportata una copia dell'AOC invece dell'originale, questa deve essere una copia autenticata, mentre questo non era specificato nell'UE-OPS/JAR-OPS 3. La modifica è stata effettuata per allinearsi con gli standard dell'allegato 6 ICAO. Gli elementi esplicativi su come conformarsi a questa norma saranno forniti nella corrispondente decisione ED.
- Il giornale di rotta deve essere trasportato, mentre ciò non era obbligatorio nell'UE-OPS/JAR-OPS 3. La modifica è stata effettuata per conformarsi all'articolo 29 della convenzione di Chicago. Il giornale di rotta e i suoi dati possono essere disponibili in diversi sistemi o documentazione.
- Le disposizioni per il trasporto di certificati, manuali e altre informazioni che erano presentate in tre diversi paragrafi in UE-OPS e JAR-OPS 3 sono state fuse, per semplificazione e chiarezza.
- Il testo indica ora chiaramente che soltanto il certificato di registrazione, il certificato di aeronavigabilità e la licenza di stazione radio dell'aeromobile devono essere "gli originali", riflettendo l'intenzione dell'UE-OPS/JAR-OPS 3.
- Il riferimento al trasporto della documentazione relativa alle merci pericolose è stato spostato alla parte SPA.
- L'attenuazione che permette di mantenere certi documenti all'aeroporto o sito operativo in certe condizioni è stata modificata per includere il foglio di carico e centraggio, in quanto una copia deve essere mantenuta al suolo.

**CAT.GEN.MPA.200 Trasporto di merci pericolose**

254. I requisiti nella norma CAT.GEN trattano le circostanze sotto le quali si possono trasportare le merci pericolose senza il possesso di un'approvazione conformemente alla SPA.DG. Questo concerne, per esempio, gli articoli trasportati nei bagagli passeggeri che sono di solito considerati come merci pericolose. Questo paragrafo tratta anche la consapevolezza dei membri d'equipaggio di rilevare merci pericolose trasportate involontariamente.

255. L'approccio adottato dall'Agenzia è quello di lavorare con un riferimento alle istruzioni tecniche dell'ICAO, come è stato presentato nell'NPA. Il riferimento è specificato nelle norme attuative. Degli estratti dalle istruzioni tecniche non sono di solito inclusi in queste norme. Quindi il requisito nella norma CAT.GEN e i requisiti in SPA.DG sono più corti dei loro equivalenti nei capi R dell'UE-OPS e JAR-OPS 3. Soltanto i requisiti che specificano delle particolari responsabilità degli operatori sono stati ripetuti dalle istruzioni tecniche.

---

<sup>46</sup> G U L 13 del 19.01.2000, da pag. 12 a pag. 20.

**VI. CAT.OP: Capo B – Procedure operative**

256. Il presente capo contiene i requisiti per le procedure operative per le operazioni CAT. Il capitolo contiene due sezioni:

- Sezione 1 – Aeromobili a motore; e
- Sezione 2 – Aeromobili non a motore.

Il presente parere tratta soltanto la sezione 1.

**CAT.OP.MPA: Sezione 1 – Aeromobili a motore****Generalità**

257. Questa sezione traspone il capo D e parti del capo E dell'UE-OPS e JAR-OPS 3.

**Confronto con l'UE-OPS / JAR-OPS 3**

258. Norme del capo E di UE-OPS / JAR-OPS 3 che non sono relative alle operazioni in bassa visibilità (LVO) sono state trasposte in CAT.OP.MPA.110. Questo concerne parti di OPS 1/3.430 e il testo corrispondente dell'appendice 1 (nuova) all'OPS 1./3.430 e dell'appendice 2 all'OPS 1.320(c). L'appendice 1 (vecchia) all'OPS 1./3.430 non è stata trasposta in quanto sostituita dall'appendice 1 (nuova) nel mese di giugno 2011.

259. Le norme UE-OPS / JAR-OPS 3 sui minimi di separazione verticale ridotti (RVSM), sull'ETOPS, sulle specifiche delle prestazioni minime di navigazione (MNPS) e sulla navigazione basata sulle prestazioni (PBN) sono state spostate nei corrispondenti capi della parte SPA.

260. Le seguenti appendici che contengono i mezzi per soddisfare un obiettivo di sicurezza sono state trasposte come AMC e saranno trattate nella corrispondente decisione dell'Agenzia; questo approccio è stato applicato alle seguenti appendici:

- Appendice 1 all'OPS 1.255 Rifornimento di combustibile;
- Appendice 1 all'OPS 1.270 Stivaggio del bagaglio e delle merci;
- Appendice 1 all'OPS 1.305 Rifornimento / prelievamento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo; e
- Appendice 1 (nuova) all'OPS 1./3.430.

261. Le seguenti norme del capo D sono trasposte in altre parti o documenti normativi e non sono incluse nella presente sezione:

- OPS 1.311 è trasposta in ORO.CC;
- OPS 1.390 Radiazione cosmica, trattata dalla direttiva 96/29/Euratom del Consiglio; e

- OPS 1.420 viene trattata nel regolamento (CE) n. 996/2010<sup>47</sup>, ORO.GEN, parte M, parte SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) e (d), SPA.DG e ORO.SEC.

**CAT.OP.MPA.105 Uso di aeroporti e di siti operativi**

262. Questa norma traspone OPS 1/3.220. Il campo di applicazione di questa norma è stato esteso alle operazioni che non partono o atterrano da un aeroporto. A causa di considerazioni di sicurezza, il testo della norma non permette l'utilizzo dei siti operativi per le operazioni CAT con velivoli complessi.

**CAT.OP.MPA.106 Uso di aeroporti isolati – velivoli**

263. L'Agenzia propone una previa approvazione per l'utilizzo di un aeroporto isolato come aeroporto di destinazione per operazioni commerciali con velivoli.
264. L'Agenzia è d'accordo con l'opinione dei soggetti interessati e RG sul fatto che l'utilizzo di un aeroporto isolato espone l'aeromobile e i passeggeri ad un rischio maggiore di quello delle operazioni per le quali è disponibile un aeroporto di destinazione alternato. Se un aeroporto viene classificato come un aeroporto isolato o meno dipende spesso da quali aeromobili esso viene utilizzato. L'autorità competente dovrebbe quindi valutare l'applicazione o meno di tutti i possibili mezzi per mitigare il maggior rischio nell'utilizzare un aeroporto isolato.

**CAT.OP.MPA.110 Minimi operativi di aeroporto, CAT.OP.MPA.115 Tecniche di volo per l'avvicinamento – velivoli**

265. Queste norme traspongono OPS 1./3.225 e parti di 1./3.430. Al fine di migliorare la leggibilità delle norme, 1./3.430 è stato diviso in due requisiti. Il testo è stato riformulato e semplificato il più possibile.
266. Come già accennato sopra, le seguenti norme corrispondenti dell'appendice 1 (nuova) all'OPS 1.430 sono state trasposte come AMC e sono state pubblicate nella decisione:
- operazioni di decollo con una portata visiva di pista (RVR) uguale o superiore a 400 m;
  - operazioni di avvicinamento non di precisione (NPA);
  - operazioni di avvicinamento con guida verticale (APV);
  - operazioni CAT I;
  - circuitazione a vista (circling);
  - avvicinamenti a vista;
  - norme in caso di apparecchiature di terra in avaria o degradate; e
  - norme per la conversione della visibilità meteorologica riferita in RVR.

---

<sup>47</sup> Regolamento (CE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, *GU L 295 del 12.11.2010, da pag. 35 a pag. 50.*

**CAT.OP.MPA.115 Tecniche di volo per l'avvicinamento – velivoli**

267. Queste norme traspongono OPS 1./3.225 e parti di 1./3.430. Al fine di migliorare la leggibilità delle norme, 1./3.430 è stato diviso in due requisiti. Il testo è stato riformulato e semplificato il più possibile.

**CAT.OP.MPA.140 Distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza approvazione ETOPS**

268. Questa norma traspone UE-OPS 1.245. Questo include la norma per i velivoli a turbina con una configurazione massima operativa di posti passeggeri pari a 19 o inferiore e una massa massima al decollo inferiore a 45 360 kg per aumentare la distanza limite fino a 180 minuti se approvato dall'autorità competente. Per motivi legali, è stato aggiunto il sottoparagrafo (d) con i requisiti su come ottenere tale approvazione dall'autorità competente.

**CAT.OP.MPA.150 Rifornimento di combustibile**

269. Questa norma traspone OPS 1./3.255. L'Agenzia condivide il punto di vista dei soggetti interessati e RG, che i requisiti sulle linee guida per il rifornimento di combustibile sono un requisito critico di sicurezza. Sulla base del risultato della consultazione dei soggetti interessati e delle reazioni ricevute al CRD, l'Agenzia mantiene la sua proposta di richiedere previa approvazione alle linee guida per il rifornimento ed ogni loro modifica.

270. Come già accennato sopra, il testo dell'appendice 1 all'OPS 1.225 è stato spostato a materiale AMC e verrà pubblicato nella decisione.

**CAT.OP.MPA.155 Trasporto di speciali categorie di passeggeri (SCP)**

271. Questa norma traspone OPS 1.260 e 1.265. Essa mira anche a fornire una base necessaria per AMC/GM futuri che potrebbero essere sviluppati come risultato dell'iter normativo sul trasporto di persone con mobilità ridotta (PRM) (MDM.072) che dovrebbe cominciare nel 2012. Il testo proposto è stato riformulato tenendo conto del regolamento (CE) n. 1107/2006 riguardante i diritti delle persone disabili e delle persone con mobilità ridotta quando viaggiano per via aerea<sup>48</sup>. È stata data particolare attenzione all'articolo 2(a), il quale fornisce una definizione di "persona disabile" o "persona con mobilità ridotta" che ha un campo di applicazione leggermente più ampio del suo equivalente in UE-OPS (ACJ OPS 1.260 in sezione 2 di JAR-OPS 1). Tenendo anche conto del fatto che le norme esistenti negli Stati Uniti per il trasporto di PRM (14 CFR parte 382) sono ora applicabili ad operatori europei, opportuna considerazione è stata data per assicurare che la norma attuativa proposta sia consistente con il principio indicato all'articolo 4(1)(a) del regolamento (CE) n. 1107/2006. Riassumendo, il testo proposto è stato quindi sviluppato per assicurare che sia possibile soddisfare il regolamento (CE) n. 216/2008 e la relativa norma attuativa per le operazioni di volo, nonché il regolamento (CE) n. 1107/2006.

<sup>48</sup> G U L 204 del 26.7.2006, da pag. 1 a pag. 9.

**CAT.OP.MPA.295 Uso del sistema anticollisione in volo (ACAS)**

272. Questa norma traspone OPS 1.390. Il testo è stato allineato con il testo proposto nel parere 5/2010 all'AUR.ACAS<sup>49</sup>. L'AUR.ACAS è stata formulata con l'obiettivo di introdurre ACAS con logica anticollisione versione 7.1 come uno standard obbligatorio nello spazio aereo europeo.
273. Sulla base delle reazioni ricevute, il parere propone dei requisiti specifici per velivoli e per elicotteri.

**VII. CAT.POL: Capo C – Prestazioni degli aeromobili e limitazioni operative**

274. Il presente capo contiene i requisiti per le prestazioni degli aeromobili e limitazioni operative per gli aeromobili utilizzati in operazioni CAT. Il capitolo contiene cinque sezioni:
- Sezione 1 – Velivoli;
  - Sezione 2 – Elicotteri;
  - Sezione 3 – Alianti;
  - Sezione 4 – Palloni; e
  - Sezione 5 – Massa e bilanciamento.
275. Il presente parere tratta le sezioni 1, 2 e 5.

**CAT.POL.A: Sezione 1 – Velivoli****Generalità**

276. La presente sezione traspone i capi F-I dell'UE-OPS.
277. La presente sezione consiste di quattro capitoli:
- Capitolo 1 – Requisiti generali;
  - Capitolo 2 – Prestazioni di classe A;
  - Capitolo 3 – Prestazioni di classe B;
  - Capitolo 4 – Prestazioni di classe C.

**Confronto con l'UE-OPS / JAR-OPS 3**

278. Il contenuto normativo dei capi F-I è stato mantenuto. Sono state effettuate delle revisioni editoriali per allinearle ai termini utilizzati in altri capi. In quei casi dove il testo dell'UE-OPS ha permesso dei metodi alternativi, il testo è stato spostato in AMC o cancellato in quanto richiederebbe una deroga secondo l'articolo 14 (6) se i criteri per l'alternativa non fossero chiaramente specificati.
279. L'appendice 1 all'OPS 1.545(b)(1) e (c)(1) è stata spostata a livello AMC.

---

<sup>49</sup> Disponibile sul sito Internet dell'Agenzia.

**Capitolo 2 – Prestazioni di classe A**

280. Il testo normativo è stato mantenuto senza modifiche significative.
281. Sulla base dei commenti ricevuti, per gli avvicinamenti ripidi, i valori di altezza limite di separazione verticale (screen height) sono stati aumentati da 50 a 60 ft per allinearli con l'NPA 25B-267 e la proposta del JAA Performance Sub-Committee.

**Capitolo 3 – Prestazioni di classe B**

282. Il testo normativo è stato mantenuto senza modifiche significative.

**Capitolo 4 – Prestazioni di classe C**

283. Il testo normativo è stato mantenuto senza modifiche significative.

**CAT.POL.H: Sezione 2 – Elicotteri****Generalità**

284. La presente sezione traspone i capi F-I di JAR-OPS 3.
285. La presente sezione consiste di quattro capitoli:
- Capitolo 1 – Requisiti generali;
  - Capitolo 2 – Prestazioni di classe 1;
  - Capitolo 3 – Prestazioni di classe 2;
  - Capitolo 4 – Prestazioni di classe 3.

**Operazioni verso/da siti di interesse pubblico – CAT.POL.H.225**

286. Un sito di interesse pubblico è un sito di atterraggio in un ospedale situato in un ambiente ostile congestionato. A condizione che non sia la base operativa HEMS, esso attrae attenuazioni dai requisiti di prestazioni di classe 1 in quanto l'area di atterraggio è troppo piccola per soddisfare i requisiti di una procedura di categoria A o gli ostacoli richiedono un gradiente di salita troppo elevato.<sup>50</sup> La norma si applica ad operazioni HEMS nonché a trasferimenti tra ospedali per i quali non è necessaria alcuna approvazione HEMS.
287. L'operatore deve specificare i siti di interesse pubblico nei quali le operazioni conformemente alle prestazioni di classe 1 non possono essere condotte e richiedere un'approvazione per operare senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza. Un requisito dell'autorità corrispondente (ARO.OPS.220) richiede all'autorità competente di includere la lista dei siti di interesse pubblico nell'approvazione.
288. La proposta finale corrisponde alla norma JAR-OPS 3 con alcune modifiche editoriali per migliorare il testo e allinearli agli altri requisiti. La disposizione ha

---

<sup>50</sup> Per i siti di atterraggio (negli ospedali) non situati in un ambiente ostile congestionato, si possono applicare le disposizioni per l'esposizione - già contenute nella norma CAT.POL.H, in quanto ciò non rappresenta un'attenuazione ai requisiti di prestazioni di classe 1.

attratto un numero di reazioni a causa di una diversa implementazione o alla non implementazione della norma JAR-OPS 3 negli Stati membri. A seguito di lunghe discussioni con gli Stati membri e con gli esperti, l'Agenzia ha raggiunto la conclusione che non è possibile stabilire un caso di sicurezza che permetta di alterare il proposito o le date di implementazione della norma JAR-OPS 3. Le date di implementazione, in particolare, possono essere una questione per la decisione a livello della Commissione in quanto questo va oltre il dominio della legislazione di sicurezza delle operazioni di volo.

**Operazioni senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza - CAT.POL.H.305**

289. L'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.517(a) è stata inclusa in questa norma attuativa.
290. Per motivi di certezza del diritto il "gruppo di condizioni" deve essere esplicito. Quindi, alcuni elementi dell'ACJ-2 all'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.517(a) sono stati riqualificati in materiale normativo, piuttosto che lasciarli aperti ad interpretazioni alternative. Il metodo per il soddisfacimento di tale condizione è stato mantenuto nel materiale AMC.

**Operazioni con elicotteri su ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata - CAT.POL.H.420**

291. Un ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata può essere definito come un ambiente nel quale:
- un atterraggio forzato non può essere compiuto in sicurezza per l'inadeguatezza della superficie;
  - gli occupanti dell'elicottero non possono essere adeguatamente protetti dagli elementi atmosferici; e
  - i tempi di risposta e la capacità di ricerca ed il salvataggio non sono forniti in modo consistente con preparazione anticipata.
292. La fonte del paragrafo CAT.POL.H.420 è l'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(e), che si basa su una valutazione del rischio che ha l'obiettivo di fornire un alto livello di protezione ai passeggeri nelle operazioni di trasporto aereo commerciale. La parte relativa alla protezione dei passeggeri del requisito si basa sul fatto che per definizione un elicottero monomotore operante in prestazioni di classe 3 su un ambiente ostile risulterà, nel caso di avaria critica al motore, in un atterraggio forzato con possibili vittime.
293. Tuttavia, quando la norma fu stabilita nel 1999, le JAA riconobbero l'impatto economico della nuova disposizione e che elicotteri con adeguate prestazioni potevano non essere immediatamente disponibili. Di conseguenza, sono stati inclusi degli elementi esplicativi per permettere di continuare le operazioni esistenti, in modo particolare:
- in montagna; e
  - in aree remote, dove risulta impraticabile e non proporzionato cessare le operazioni monomotore e sostituire la flotta con elicotteri plurimotore.

294. A causa della diversa implementazione della norma JAR-OPS 3 negli Stati membri, la disposizione viene utilizzata in modo più ampio di quello che era stato previsto dalle JAA nel 1999, permettendo tali operazioni con elicotteri monomotore in ogni ambiente ostile o anche approvando nuovi operatori.
295. Dato che certi elicotteri plurimotore oggi giorno potrebbero non essere in grado di soddisfare i requisiti di prestazioni di classe 1 o 2 per voli ad altitudini elevate, le disposizioni JAR-OPS 3 vengono trasposte nelle norme attuative proposte per permettere di continuare ad effettuare tali operazioni fino a quando saranno disponibili elicotteri con prestazioni migliori. Certi adattamenti sono stati fatti al fine di accomodare, il più possibile, la situazione negli Stati membri.
296. Un nuovo requisito per le autorità (ARO.OPS.215) stabilisce che queste aree di montagna e remote devono essere designate dagli Stati membri e che l'autorità competente deve rivedere la valutazione del rischio e considerare la giustificazione tecnica ed economica per la condotta di tali operazioni prima di approvarle.
297. Verranno introdotti nuovi GM per sostituire l'ITEM dell'appendice 1 alla JAR-OPS 3.005(e), chiarificando le circostanze per poter ottenere le approvazioni.
298. Alcuni Stati membri e soggetti interessati sostengono che la norma proposta non dovrebbe essere limitata ad aree di montagna o remote ma che dovrebbero permettere operazioni in ogni ambiente ostile. Tuttavia, entro la tempistica disponibile, i soggetti interessati e l'Agenzia non sono stati in grado di raccogliere i dati appropriati e stabilire un caso di sicurezza che mostri la necessità di riconsiderare il principio di base della norma JAR-OPS 3, di cambiare le flotte in elicotteri plurimotore, visti i progressi tecnologici e l'aumento dell'affidabilità degli elicotteri monomotore. L'Agenzia considera quindi ora prematuro effettuare delle modifiche sostanziali alla norma. L'Agenzia ha iniziato a raccogliere dei dati in merito e dovrebbe iniziare un nuovo iter normativo su questo argomento. Questo iter normativo tratterà anche l'utilizzo di elicotteri con motori alternativi.

## **CAT.POL.MAB: Sezione 5 – Massa e bilanciamento**

### **Generalità**

299. Questa sezione traspone il capo J dell'UE-OPS e JAR-OPS 3.
300. La presente sezione consiste di due capitoli:
- Capitolo 1 – Aeromobili a motore;
  - Capitolo 2 – Aeromobili non a motore.
301. Il presente parere tratta soltanto il capitolo 1.

### **Capitolo 1 – Aeromobili a motore**

#### **Questioni specifiche**

302. I requisiti di massa e bilanciamento per aeromobili a motore sono stati mantenuti insieme visto che sono state identificate soltanto alcune differenze tra i velivoli e gli elicotteri. Il testo risultante è il più possibile allineato con i requisiti originali

dell'UE-OPS e JAR-OPS 3. Tuttavia, il testo è stato snellito e il giusto equilibrio tra il livello normativo e l'AMC è stato migliorato, per permettere un livello sufficiente di flessibilità e per tener conto di diverse circostanze operative.

303. I requisiti riguardanti la pesatura degli aeromobili sono stati mantenuti, per il momento, in CAT.POL.MAB.100(b). Tali requisiti verranno incorporati nella parte M con l'iter normativo MDM.047. Questo iter includerà una valutazione dei soggetti/organizzazioni che possono svolgere attività di pesatura degli aeromobili.
304. Sono stati inclusi criteri aggiuntivi per l'approvazione delle masse standard per elementi di carico diversi dai passeggeri e dai bagagli nella norma CAT.POL.MAB.100(f).
305. L'approvazione per omettere alcuni dati dalla documentazione sulla massa e bilanciamento è stata cancellata dalla norma CAT.POL.MAB.105(a) in quanto si intende che quei dati non sono mancanti ma sono forniti altrove in modo che siano immediatamente disponibili all'uso.
306. Le disposizioni relative alla documentazione sulla massa e bilanciamento sono state ampliate (CAT.POL.MAB.105(e)) per includere l'utilizzo di diversi tipi di sistemi a bordo sulla massa e bilanciamento, per trattare i sistemi esistenti non inclusi nell'UE-OPS / JAR-OPS 3.

#### **VIII:CAT.IDE: Capo D – Strumenti, dati, equipaggiamenti**

307. Il presente capo contiene i requisiti generali per le operazioni CAT. Consiste di quattro sezioni:
  - Sezione 1 – Velivoli;
  - Sezione 2 – Elicotteri;
  - Sezione 3 – Alianti; e
  - Sezione 4 – Palloni.
308. Il presente parere contiene le sezioni 1 e 2.
309. Le sezioni 1 e 2 traspongono i capi K e L dell'UE-OPS e JAR-OPS 3.
310. Il testo è stato formulato, in linea generale, mantenendo degli obiettivi basati sulle prestazioni dove possibile, vale a dire a livello normativo e fornendo le specifiche dei sistemi/equipaggiamenti e mezzi di rispondenza a livello degli AMC.
311. I requisiti relativi agli equipaggiamenti sono stati separati dai requisiti puramente operativi, come ad esempio sull'utilizzo degli equipaggiamenti, che sono adeguatamente trattati in CAT.OP.
312. La numerazione delle norme è stata mantenuta consecutiva in ciascuna sezione, applicando lo stesso numero e titolo alle norme relative allo stesso soggetto per velivoli ed elicotteri. Nei casi in cui una norma fosse applicabile solo ai velivoli, tale numero è stato tralasciato per gli elicotteri e viceversa.
313. I requisiti relativi all'approvazione in CAT.IDE.A/H.100 sugli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dal capo CAT.IDE sono stati chiariti, in linea con i requisiti della parte 21. Sono state aggiunte delle disposizioni aggiuntive per assicurare che gli strumenti ed equipaggiamenti non richiesti dalla parte CAT che

non necessitano di essere approvati conformemente alla parte 21 non siano utilizzati per funzioni di sicurezza e che non influenzino l'aeronavigabilità.

314. È stato introdotto un nuovo requisito, CAT.IDE.A/H.105 Equipaggiamento minimo per il volo, per trattare le operazioni con equipaggiamenti in avaria in linea con OPS 1.030/3.030.
315. I requisiti per i registratori dei dati di volo sono stati aggiornati conformemente all'NPA-OPS 39B (FDR di tipo 1A). NPA-OPS 48A Registrazione delle comunicazioni del collegamento in trasmissione dati per velivoli di nuova costruzione e NPA-OPS 67 Registratori dei dati di volo per elicotteri di tipo IVA sono stati presi in considerazione.
316. La prima parte del requisito originale sull'equipaggiamento per il volo in condizioni di formazione di ghiaccio in CAT.IDE.A/H.165 è stata cancellata, in quanto già trattata nel requisito essenziale 2.a.5.
317. La data per imporre la registrazione delle comunicazioni dei dati dovrebbe idealmente corrispondere alla data per l'utilizzo delle comunicazioni dei dati per comunicazioni VHF essenziali. Tuttavia, molti commenti hanno richiesto un periodo di preavviso sufficiente per evitare dei costosi adeguamenti. Viene quindi proposto di rendere la registrazione delle comunicazioni dei dati obbligatoria due anni dopo l'entrata in vigore del regolamento OPS, vale a dire l'8 aprile 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Estintori a mano: la disposizione dell'OPS che impone l'utilizzo dell'agente estinguente halon è stata rimossa per soddisfare il regolamento (CE) n. 1005/2009 che proibisce il suo utilizzo. La norma contiene un obiettivo di sicurezza generale sull'efficienza dell'agente estinguente. Ciò permette l'utilizzo dell'halon nel periodo di transizione.
319. Il requisito relativo all'indicatore di radiazione cosmica (OPS 1.680/3.680) è stato cancellato in quanto il regolamento di base, che tratta soltanto la mitigazione dei rischi di sicurezza, non fornisce la base legale per la trasposizione, vale a dire questioni di salute. Questa cancellazione evita anche la sovrapposizione con altra legislazione europea, in particolare quella relativa alla salute e alla sicurezza sul lavoro o la protezione contro le radiazioni (direttiva 96/29/Euratom del Consiglio del 13 maggio 1996).

### **Sezione 1 – Velivoli**

320. I requisiti sui fusibili di ricambio (CAT.IDE.A.110) sono stati migliorati, in linea con l'ICAO, UE-OPS e JAA NPA-OPS 43.
321. L'attenuazione per alcuni degli strumenti ed equipaggiamenti richiesti nelle operazioni VFR di giorno, per quegli aeromobili per i quali la conformità richiederebbe un adeguamento e che era soggetta all'approvazione dell'autorità, viene ora data direttamente nella norma per assicurare un'applicazione uniforme per tutti gli Stati membri.
322. È stato aggiunto un requisito per un sistema di vincolo per la parte superiore del busto (UTR) su velivoli di piccole dimensioni, CAT.IDE.A.205, conformemente all'NPA 26-20 per velivoli con una MTOM inferiore a 5 700 kg, a seguito di una raccomandazione da parte della commissione d'inchiesta sugli incidenti indirizzata alla CAA UK e un successivo studio effettuato dalla CAA UK.

323. È stata anche fornita una definizione di UTR per dare più flessibilità alle soluzioni di progettazione esistenti. La revisione dei commenti ha stabilito che l'UE-OPS non era consistente nell'utilizzo del termine "bretelle di sicurezza". Mentre da un lato sembra esserci una comprensione reciproca sul fatto che una bretella di sicurezza includa una cintura di sicurezza e due cinghie per le spalle, molti velivoli possono risultare non conformi ai requisiti applicabili. Le esenzioni ricevute dalla Commissione europea secondo l'UE-OPS confermano questo parere. Sono stati ricevuti diversi commenti al fine di permettere l'utilizzo di cinture di sicurezza con una cinghia diagonale per le spalle sul sedile dell'osservatore nella cabina di pilotaggio di velivoli nei quali non risulta praticabile l'installazione di una bretella a quattro punti. Considerando gli ultimi sviluppi nella progettazione degli interni degli aeromobili, diverse soluzioni per i sistemi di vincolo per la parte superiore del busto possono fornire lo stesso incremento del livello di sicurezza per tali sedili degli osservatori.
324. Sono stati introdotti dei requisiti su TAWS Classe A e Classe B (CAT.IDE.A.150) in linea con NPA-OPS 39B.

## **Sezione 2 – Elicotteri**

325. L'attenuazione per i requisiti relativi all'ossigeno per i piloti (CAT.IDE.H.240) viene mantenuta, come originariamente indicato in JAR-OPS 3, per elicotteri non complessi utilizzati tra 10 000 ft e 13 000 ft, a seguito dei commenti ricevuti sul CRD. Altre esenzioni per brevi incursioni tra 13 000 ft e 16 000 ft, originariamente previste da JAR-OPS 3 secondo un'approvazione specifica dell'autorità dovranno essere trattate secondo l'articolo 14 del regolamento di base. Queste esenzioni aggiuntive non sono in linea con le SARP dell'ICAO e per essere approvate dovrebbero basarsi su provvedimenti attenuanti specifici (come ad esempio l'esperienza dell'operatore, l'adattamento fisiologico del pilota a certe altitudini). Inoltre, dovrebbero di solito essere realizzabili soltanto in certe regioni (vale a dire aree di montagna).

## **Allegato V - Parte SPA**

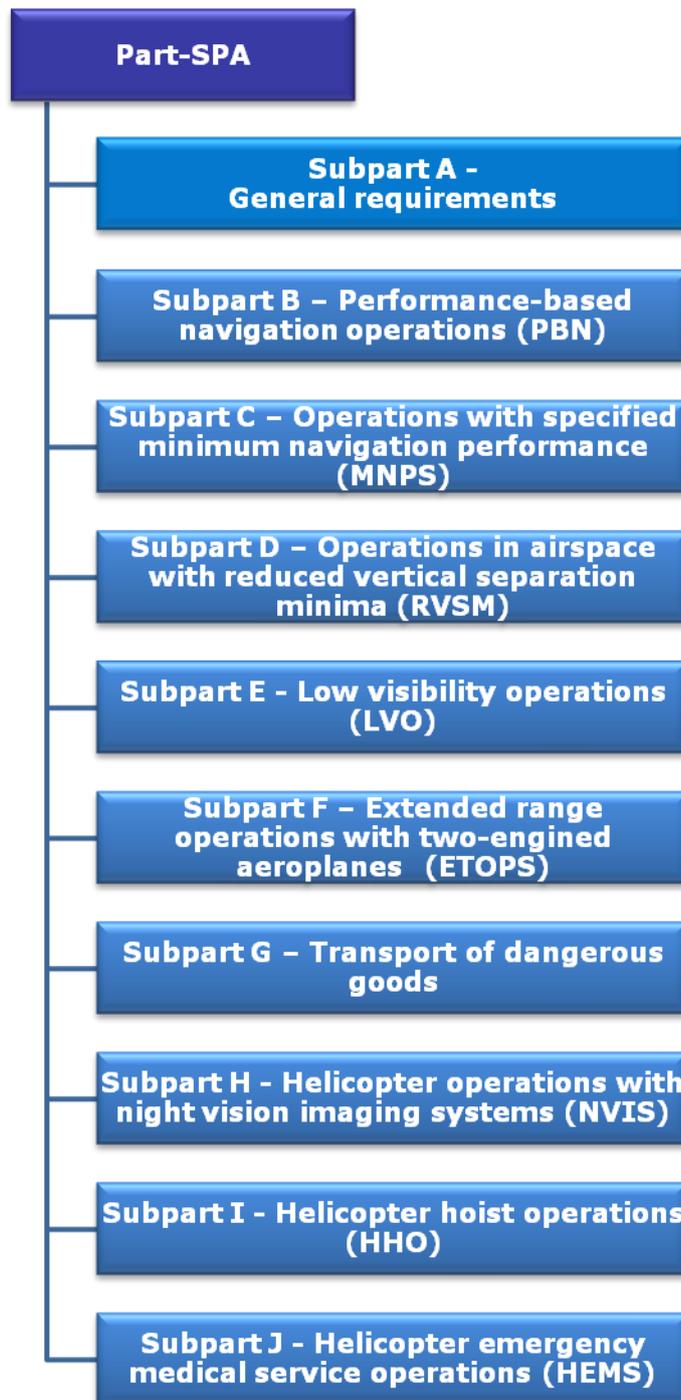
### **I. Campo di applicazione**

326. La parte SPA contiene i requisiti per gli operatori per le operazioni che richiedono un'approvazione specifica.

327. La parte SPA consiste di 10 capi:

- il primo capo contiene i requisiti generali, che sono applicabili a tutte e nove le approvazioni specifiche trattate nella parte SPA;
- i requisiti per le nove approvazioni specifiche vengono forniti ciascuno in un capo separato.

La tabella seguente fornisce una panoramica della struttura della parte SPA.

**Figura 11: Struttura della parte SPA**

328. I requisiti della parte SPA sono applicabili agli operatori sia commerciali che non commerciali con le seguenti eccezioni:
- SPA.ETOPS è valida soltanto per le operazioni CAT con velivoli; e
  - SPA.NVIS, SPA.HHO e SPA.HEMS sono valide soltanto per le operazioni CAT con elicotteri.

## II. Panoramica delle reazioni

329. In generale, le reazioni ricevute hanno mostrato un supporto generale per la versione del CRD della parte SPA.

## III. Panoramica delle differenze

### Differenze rispetto all'UE-OPS / JAR-OPS 3

330. La tabella seguente fornisce una panoramica delle differenze rispetto all'UE-OPS e JAR-OPS 3.

**Tabella 9: Differenze rispetto all'UE-OPS / JAR-OPS 3**

Riferimento UE-OPS/JAR-OPS3	Riferimento AESA-UE	Descrizione della differenza	Giustificazione
Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(d) sottoparagrafo (c)(2)	SPA.HEMS.125	I requisiti relativi alle prestazioni sono stati modificati per riflettere la JAA HSST WP e le posizioni dei soggetti interessati a seguito della consultazione NPA.	Inserimento di un JAA HSST WP.
Appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.175	n/d	Cancellazione dell'approvazione fuori costa.	Non sono stati forniti criteri oggettivi nella norma JAR-OPS 3.

### Differenze rispetto all'allegato 6 ICAO

331. Il parere non contiene requisiti meno restrittivi degli standard dell'ICAO applicabili al momento.

## IV. Lista degli iter normativi proposti

332. Durante le fasi di consultazione con i soggetti interessati, sono state identificate un numero di questioni che - se fossero state trattate nel presente parere - sarebbero andate oltre il mandato dell'Agenzia di trasporre il contenuto delle norme esistenti. Queste questioni, tuttavia, sono state documentate e saranno trattate in iter normativi separati per permettere una consultazione appropriata e il coinvolgimento dei soggetti interessati. La tabella seguente fornisce una panoramica degli iter normativi proposti.

**Tabella 10: Iter normativi proposti**

<b>Riferimenti alla parte, norma</b>	<b>Campo di applicazione</b>	<b>Riferimento a RMP</b>
SPA	Approvazione per condurre operazioni fuori costa	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Una revisione della norma UE-OPS, capo E. Questo riguarda in particolare le norme sulle operazioni APV, le operazioni LTS CAT I, le operazioni OTS CAT II e le operazioni che utilizzano EVS, modifiche recenti delle SARP dell'ICAO, nuovi progressi tecnologici quali i sistemi di visione sintetica (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Sviluppare delle norme proporzionate per le operazioni NVIS per operazioni diverse da CAT(H)	OPS.096
SPA.HHO	Sviluppare una sezione per tutte le operazioni per il trasporto di persone all'esterno dell'elicottero, piuttosto che avere dei requisiti divisi tra la parte SPA e la parte SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Trasposizione di JAA TGL-43	OPS.057

## **V. SPA.GEN: Capo A – Requisiti generali**

### **Generalità**

333. Il presente capo contiene i requisiti generali per gli operatori per ottenere e mantenere un'approvazione specifica. Il presente capo dovrebbe essere consultato insieme al capo contenente i requisiti per un'approvazione specifica.

### **SPA.GEN.100 Autorità competente**

334. Questo requisito definisce l'autorità competente e distingue tra operatori commerciali e non commerciali.

335. Al fine di mantenere la conformità all'allegato 6 ICAO, parte II, il requisito stipula che per gli operatori non commerciali che utilizzano aeromobili registrati in un paese terzo, le approvazioni specifiche per PBN, MNPS e RVSM dovrebbero essere rilasciate dallo Stato di registrazione del paese terzo.

### **SPA.GEN.105 Richiesta di un'approvazione specifica**

336. L'Agenzia ha incluso un riferimento ai "dati di idoneità operativa (OSD) stabiliti conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione". I dati di idoneità operativa sono un insieme di dati che devono essere prodotti dal

costruttore dell'aeromobile durante il processo di certificazione del tipo per dare supporto all'utilizzo in sicurezza del tipo di aeromobile. Alcuni di questi dati diventeranno obbligatori per gli operatori nella misura in cui essi devono sviluppare la loro lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) e programmi d'addestramento sulla base di questi dati. I dati OSD rappresentano quindi dei requisiti minimi per un tipo di aeromobile per assicurare un livello armonizzato di sicurezza.

337. Il CRD all'NPA 2009-01 "Certificato di idoneità operativa" e "Direttive sulla sicurezza", pubblicato il 13 maggio 2011, fornisce spiegazioni aggiuntive.

#### ***SPA.GEN.110 Privilegi di un operatore titolare di un'approvazione specifica***

338. Il requisito stabilisce che le approvazioni specifiche sono documentate, per le operazioni non commerciali, nella "lista delle approvazioni specifiche" e, per le operazioni commerciali, nelle "specifiche delle operazioni" (OPSPECS). I corrispondenti requisiti per le autorità sono specificati nella parte ARO. I modelli per le "OPSPECS" e "lista delle approvazioni specifiche" sono forniti come appendici II e III alla parte ARO.

#### ***SPA.GEN.115 Modifiche alle operazioni soggette ad un'approvazione specifica***

339. Questo requisito specifica che ciascuna modifica che influenza le condizioni di un'approvazione specifica necessita di una previa approvazione da parte dell'autorità competente. Questo include lo sviluppo di metodi alternativi di rispondenza.
340. Dovrebbe essere notato quindi che i requisiti SPA e il corrispondente materiale AMC è stato sviluppato con l'intenzione che i metodi alternativi di rispondenza proposti dagli operatori commerciali e non commerciali necessitano una previa approvazione da parte dell'autorità competente.

#### ***SPA.GEN.120 Validità continua di un'approvazione specifica***

341. Questo requisito si basa sul concetto della validità continua delle approvazioni, che è in linea con l'approccio preso per tutte le altre approvazioni e certificati relativi agli operatori.
342. L'Agenzia ha aggiunto un riferimento all'OSD come criterio aggiuntivo per mantenere la validità di un'approvazione specifica.

### **VI. SPA.PBN: Capo B – Navigazione basata sulle prestazioni (PBN)**

#### ***Generalità***

343. Il presente capo tratta l'approvazione specifica per le operazioni in spazi aerei designati per i quali sono stabilite delle specifiche di navigazione basata sulle prestazioni (PBN). Esso include le seguenti specifiche:
- RNAV10;
  - RNP4;
  - RNAV1;

- Basic-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH<sup>51</sup>.

344. Questo capo traspone UE-OPS 1.243.

### **SPA.PBN.100 Operazioni PBN**

345. L'Agenzia richiede un'approvazione specifica per tutte le operazioni PBN eccetto RNAV5 (B-RNAV). L'Agenzia ha raggiunto la conclusione che le operazioni in spazio aereo RNAV5 non costituiscono un'operazione così critica dal punto di vista della sicurezza da giustificare un'approvazione specifica.

346. L'Agenzia concorda con il parere di alcuni operatori non commerciali di distinguere tra operazioni commerciali e non commerciali e di rivalutare la necessità e l'adequatezza del concetto delle approvazioni operative. L'Agenzia intende quindi dare inizio all'iter normativo MDM.062 con il seguente scopo:

- sviluppare le norme per la parte FCL relative ai requisiti d'addestramento delle operazioni PBN;
- rivedere la giustificazione per la necessità di un'approvazione operativa per ciascuna operazione PBN per operatori CAT, NCC e NCO e valutare se ci sono alternative all'approvazione operativa, come ad esempio requisiti nella parte FCL; e
- sviluppare un AMC per l'approvazione operativa in SPA.PBN che sviluppi il materiale esistente AMC 20.

347. Degli elementi esplicativi a questo requisito forniranno delle informazioni aggiuntive ai criteri per l'approvazione e per l'operazione come specificato nel materiale AMC 20 e/o nell'ICAO Doc 9613 (Manuale PBN).

## **VII. SPA.MNPS: Capo C – Operazioni in conformità alle specifiche delle prestazioni minime di navigazione (MNPS)**

### **Generalità**

348. Il presente capo contiene i requisiti per l'approvazione specifica per poter operare in uno spazio aereo con specifiche delle prestazioni minime di navigazione (MNPS) conformemente alle procedure regionali supplementari.

349. Il capo MNPS traspone l'UE-OPS 1.243 e 1.870.

---

<sup>51</sup> RNAV: navigazione d'area; RNP: prestazioni di navigazione richieste; AR: autorizzazione richiesta; APCH: avvicinamento.

**VIII.SPA.RVSM: Capo D – Operazioni in spazio aereo con minima separazione verticale ridotta (RVSM)****Generalità**

350. Il presente capo contiene i requisiti per l'approvazione specifica per poter operare in uno spazio aereo nel quale si applica una minima separazione verticale ridotta di 300 m (1 000 ft).
351. Il presente capo traspone UE-OPS 1.241 e contiene parti del testo normativo di TGL 6 (Elementi esplicativi sull'approvazione di aeromobili ed operatori per i voli in spazio aereo al di sopra di FL 290 nel quale si applica una minima separazione verticale di 300 m (1 000 ft).

**IX. SPA.LVO: Capo E - Operazioni in bassa visibilità (LVO)****Generalità**

352. Il presente capo contiene l'approvazione specifica per le operazioni in bassa visibilità, che consiste delle seguenti operazioni:
- decollo in bassa visibilità (LVTO);
  - operazioni di Categoria I inferiori allo standard (LTS CAT I);
  - operazioni di Categoria II standard (CAT II);
  - operazioni di Categoria II diverse dallo standard (OTS CAT II);
  - operazioni di Categoria III standard (CAT III); e
  - avvicinamento utilizzando sistemi visivi potenziati (EVS) per il quale si applica un credito operativo sulle minime di visibilità di pista (RVR).
353. Il presente capo traspone le norme relative alle operazioni in bassa visibilità (LVO) del capo E dell'UE-OPS e JAR-OPS 3.

**SPA.LVO.100 Operazioni in bassa visibilità (LVO)**

354. Questo requisito definisce quali operazioni costituiscono una LVO.
355. Le LVO e i minimi operativi più bassi sono definiti nell'Allegato I - Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII) (Allegato I - Definizioni).
356. Conformemente all'UE-OPS, le operazioni LVTO sono definite come un decollo con una RVR inferiore a 400 m. L'UE-OPS richiede un programma d'addestramento per le LVTO e approvazioni specifiche aggiuntive per i decolli con una RVR inferiore a 150 m e per i decolli con una RVR inferiore a 125 m. Il requisito proposto si allinea con quelle disposizioni ma modifica leggermente il concetto. Esiste una singola approvazione soltanto per LVTO, che specifica i minimi operativi approvati.
357. L'Agenzia è d'accordo con il parere della maggioranza dei soggetti interessati che l'UE-OPS classifica le operazioni EVS come LVO, ad esempio nell'appendice 1 all'OPS 1.450 o appendice 1 all'OPS 1.455. Il testo normativo proposto chiarisce

che soltanto tali operazioni EVS dovrebbero essere trattate come LVO per le quali si applicano i crediti operativi sulla RVR minima.

### **SPA.LVO.110 Requisiti operativi generali**

358. L'Agenzia ha trasposto il contenuto dell'appendice 1 all'OPS 1.455 (b)(2)(ix), che richiede un radio altimetro per determinare le altezze di call-out inferiori a 200 ft al di sopra della soglia pista dell'aeroporto. Sulla base della consultazione con i soggetti interessati, l'Agenzia ha mantenuto questo requisito anche per le operazioni che utilizzano EVS e non ha proposto una modifica all'UE-OPS a tal riguardo.
359. Per le operazioni LVO che utilizzano EVS, si stanno valutando delle possibili modifiche tenendo conto di tutta la documentazione disponibile; tali modifiche riguardano gli attuali requisiti UE-OPS sull'equipaggiamento per determinare le altezze di call-out, nonché le loro implicazioni sui minimi operativi dell'aeroporto per le operazioni NPA, APV e PA.

### **SPA.LVO.115 Considerazioni relative all'aeroporto**

360. Questo requisito chiarisce che, conformemente all'UE-OPS, una LVO può essere condotta soltanto se l'aeroporto selezionato ha stabilito delle procedure in bassa visibilità (LVP). Questo requisito si applica a tutte le operazioni con una visibilità inferiore a 800 m.
361. Un sottoparagrafo aggiuntivo richiede che, per aeroporti al di fuori dell'Unione europea, dove il termine LVP potrebbe non essere utilizzato, l'operatore deve garantire per quegli aeroporti l'esistenza di procedure equivalenti che aderiscono ai requisiti di LVP.

### **Iter normativi futuri**

362. Nei limiti del mandato conferito all'Agenzia, il testo normativo esistente dell'UE-OPS è stato rivisto soltanto dove dovevano essere rettificati degli errori ovvi o erano richieste delle modifiche essenziali nell'interesse della sicurezza o c'era ambiguità nell'intento della norma.
363. L'Agenzia è dell'opinione che sia necessaria una revisione approfondita dei requisiti derivanti dal capo E. Questo riguarderebbe in particolare le norme sulle operazioni APV (procedura di avvicinamento con guida verticale), operazioni LTS CAT I, operazioni OTS CAT II e operazioni con EVS. Per questo, è richiesto un iter normativo dedicato, che tenga conto anche delle recenti modifiche alle SARP dell'ICAO e dei nuovi progressi tecnologici, quali i sistemi di visione sintetica (SVS) e i sistemi di visione combinata (CVS).

## **X. SPA.ETOPS: Capo F – Operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore (ETOPS)**

### **Generalità**

364. Il presente capo contiene i requisiti per l'approvazione specifica per le operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore secondo le operazioni CAT.

365. Questo capo traspone UE-OPS 1.246.

#### ***Iter normativi in corso e futuri***

366. Dovrebbe essere notato che questi requisiti saranno sottoposti a ulteriori modifiche nel prossimo futuro per le seguenti ragioni:

- il corrispondente materiale AMC 20-6 è stato proposto nell'NPA 2008-01 e la decisione è stata pubblicata il 16 dicembre 2010;
- agli inizi del 2012, l'ICAO dovrebbe pubblicare una circolare contenente delle modifiche proposte alle operazioni a lungo raggio riguardanti non solo i velivoli bimotore ma anche velivoli con più di due motori; e
- come menzionato precedentemente, le minime di pianificazione per gli aeroporti alternati ETOPS necessitano di essere aggiornate per includere le operazioni APV.

### **XI: SPA.DG: Capo G – Trasporto di merci pericolose**

#### ***Generalità***

367. Il presente capo contiene l'approvazione specifica per il trasporto di merci pericolose come definito nelle istruzioni tecniche dell'ICAO. Esso traspone UE-OPS / JAR-OPS 3 capo R e JAA NPA-OPS 70.

#### ***Confronto con l'UE-OPS / JAR-OPS 3***

368. L'Agenzia propone un riferimento dinamico alle istruzioni tecniche dell'ICAO. Quindi, gli estratti dalle istruzioni tecniche non vengono ripetuti nelle norme attuative. SPA.DG è quindi più corta dei capi R dell'UE-OPS e JAR-OPS 3. Sono stati specificati soltanto i requisiti specificanti delle responsabilità particolari degli operatori.

### **XII. SPA.NVIS: Capo H – Operazioni con elicotteri con sistemi d'immagine di visione notturna**

#### ***Generalità***

369. Il presente capo contiene l'approvazione specifica per le operazioni in VFR di notte con l'ausilio di sistemi d'immagine di visione notturna (NVIS) in operazioni CAT con elicotteri. Esso traspone JAR-OPS 3.005(j) e TGL-34.

370. TGL-34, quando è stato inizialmente formulato, era basato parzialmente sull'esperienza nel settore militare e conteneva degli elementi che erano specifici alle operazioni militari, come ad esempio una raccomandazione all'utilizzo di luci infrarosse. Nelle operazioni CAT non c'è la necessità di condurre operazioni di infiltrazione e quindi tali raccomandazioni sono state rimosse.

**SPA.NVIS.100 Operazioni con sistemi d'immagine di visione notturna (NVIS)**

371. Il testo è stato incluso per limitare l'applicazione a quegli operatori di elicotteri che possiedono un AOC per le operazioni CAT.

**SPA.NVIS.120 Minimi operativi NVIS**

372. I minimi operativi NVIS non dovrebbero essere inferiori ai minimi meteorologici VFR per il tipo di operazioni notturne condotte. Il sistema NVIS è un aiuto per aumentare il "visual cuing" di notte; i minimi VFR notturni restano quindi come definiti per le attività nelle quali viene utilizzato il NVIS, come ad esempio si applicano i minimi HEMS quando vengono condotte HEMS con l'ausilio di NVIS.

**SPA.NVIS.130 Requisiti dell'equipaggio per le operazioni NVIS**

373. Il testo è stato adattato per differenziare, per fini inerenti la composizione dell'equipaggio, tra quello richiesto per la certificazione, i tipi specifici di operazioni e il manuale delle operazioni. La norma è stata adattata dividendola in sottoparagrafi che stabiliscono dei criteri specifici e obiettivi per la selezione, l'esperienza, la qualificazione, l'aggiornamento e la composizione dell'equipaggio. Sono stabiliti dei requisiti relativi all'addestramento e al controllo per i membri dell'equipaggio di condotta e dell'equipaggio tecnico.

**SPA.NVIS.140 Informazioni e documentazione**

374. Questo nuovo paragrafo, confrontato al TGL-34, specifica quali elementi specifici NVIS devono essere trattati nel manuale delle operazioni.

**Iter normativi futuri**

375. Nell'NPA 2009-02b era stata intesa la possibilità di utilizzare NVIS per tutti i tipi di aeromobili. Tuttavia, TGL-34 è stato sviluppato per CAT con elicotteri e le proposte NPA potrebbero essere troppo restrittive per le altre operazioni. La pubblicazione di requisiti NVIS dedicati per operazioni diverse da CAT e diverse dalle operazioni con elicotteri potrebbe essere soggetta ad un iter normativo futuro (OPS.096). Al momento non c'è conoscenza di tali operazioni e gli esperti non hanno raggiunto una conclusione su cosa potrebbe essere proporzionato per quei tipi di operazioni. Il capo SPA.NVIS è quindi limitato alle operazioni CAT con elicotteri in attesa del risultato di tale iter normativo futuro.

**XIII.SPA.HHO: Capo I – Operazioni con verricello con elicotteri****Generalità**

376. Il presente capo contiene i requisiti per l'approvazione specifica delle operazioni con verricello con elicotteri (HHO). Esso traspone l'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(h) e la bozza JAA NPA-OPS 69.

377. L'Agenzia ha notato che sono stati avanzati diversi commenti in merito alle operazioni con verricello durante le missioni di ricerca e salvataggio. La ricerca e salvataggio nonché il salvataggio in montagna sono considerate come ricadenti al di fuori del mandato dell'Agenzia. Questi commenti, che indicano che certi requisiti non dovrebbero essere validi per tali operazioni, sono stati quindi messi da parte.
378. La ricerca e salvataggio e servizi simili restano sotto la responsabilità dei singoli Stati membri. Gli Stati dovrebbero assicurare che tali servizi siano condotti, il più possibile, secondo gli obiettivi del regolamento di base.
379. Un numero di commenti hanno espresso delle preoccupazioni per l'assenza di regolamenti adeguati per il lavoro aereo. L'HHO, già specificato in JAR-OPS 3, è sempre stato considerato come un'attività CAT - da cui il requisito per tenere conto dell'avaria motore conformemente ai requisiti di certificazione di classe D per il trasporto di persone all'esterno dell'elicottero (HEC). Le operazioni HEC di classe A, B e C (attività non CAT) saranno trattate sotto la parte SPO richiedendo all'operatore di stabilire delle procedure operative standard (SOP) adeguate. I gruppi di revisione hanno raggiunto il consenso per questo approccio.

#### ***SPA.HHO.100 Operazioni con verricello con elicotteri (HHO)***

380. Questa norma contiene soltanto gli elementi per l'approvazione HHO aggiuntiva; tutti gli altri elementi sono trattati dal rilascio dell'AOC, che è una delle condizioni da soddisfare. Il requisito tratta quindi soltanto le variazioni all'AOC.

#### ***SPA.HHO.110 Requisiti relativi all'equipaggiamento per HHO***

381. HHO tratta le operazioni CAT (HEC classe D); il sistema di trasporto per il personale (PCDS) è quindi soggetto all'approvazione di aeronavigabilità. L'approvazione per il verricello e l'equipaggiamento associato conterrà le istruzioni sull'aeronavigabilità continua e l'operatore è responsabile per assicurare che queste siano eseguite.

#### ***SPA.HHO.115 Comunicazioni HHO***

382. Il testo è stato migliorato per chiarire che il "personale di terra" dovrebbe trovarsi al sito operativo HHO. Tuttavia, nel condurre HHO ad un sito operativo HEMS potrebbe non esserci personale di terra in sito; è quindi stata inclusa un'attenuazione per HHO ad un sito operativo HEMS.

#### ***SPA.HHO.125 Requisiti di prestazioni per HHO***

383. Le operazioni HHO non si basano sulle classi di prestazioni; la questione sulle prestazioni viene quindi trattata in modo specifico nella norma.
384. Un numero di commenti hanno espresso delle preoccupazioni in merito all'applicabilità della considerazione dell'avaria motore. Il requisito fondamentale riguardante le operazioni HHO condotte come CAT è che l'elicottero deve essere in grado di sostenere un'avaria motore critica senza pericoli alle persone/carico sospese/o, terze parti o proprietà. Un passeggero titolare di un biglietto viene

trasportato mediante verricello e non un membro d'equipaggio. La considerazione dell'avaria motore impedisce agli elicotteri certificati nella categoria B di svolgere questo tipo di operazione CAT.

### **SPA.HHO.130 Requisiti per l'equipaggio per HHO**

385. La norma è stata adattata dividendola in sottoparagrafi che stabiliscono dei criteri specifici e obiettivi per la selezione, l'esperienza, la qualificazione, l'aggiornamento e la composizione dell'equipaggio. Vengono stabiliti i requisiti per l'addestramento e il controllo per l'equipaggio di condotta e l'equipaggio tecnico, nonché un requisito per un briefing specifico per i passeggeri HHO.

### **SPA.HHO.140 Informazioni e documentazione**

386. Diversi commenti hanno richiesto la reintroduzione di un requisito per un supplemento al manuale delle operazioni. Il requisito per un supplemento non sarebbe una norma oggettiva, in quanto impedirebbe un manuale delle operazioni integrato. Tuttavia, questo paragrafo definisce ora quali elementi specifici HHO devono essere trattati nel manuale delle operazioni richiesto da ORO.MLR. Gli operatori decidono come meglio includere questi elementi, che possono essere nella forma di un supplemento.

### **Iter normativi futuri**

387. Sono stati ricevuti dei commenti riguardanti HHO in operazioni non CAT. Verrà dato inizio ad un iter normativo (OPS.067) per esaminare ulteriormente le norme incluse nella parte SPO e se tutte le operazioni HHO devono essere trattate nella parte SPA.

## **XIV. SPA.HEMS: Capo J - Operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri**

### **Generalità**

388. Il presente capo contiene il requisito per l'approvazione specifica delle operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS). Esso traspone l'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(d) e parzialmente il documento di lavoro HSST-WP-07-03.4.

### **Prestazioni degli elicotteri**

389. La norma è stata migliorata per riflettere meglio la filosofia HEMS trasposta dalle JAA. Il requisito distingue ora chiaramente tra: la "base operativa HEMS" - dove, nel caso di ambiente ostile congestionato, dovrebbe esserci "rischio zero"; l'ospedale situato in un ambiente ostile - dove il rischio sarebbe minimizzato ad un livello di sicurezza accettabile - da cui il riferimento all'approvazione contenuta in CAT.POL.H.225; l'ospedale situato al di fuori di un ambiente ostile congestionato - dove CAT.POL.H.305 fornisce già l'attenuazione; e "siti operativi HEMS" - dove il rischio è il più basso possibile.

**SPA.HEMS.100 Servizi medici di emergenza con elicotteri (HEMS)**

390. Questa norma contiene soltanto gli elementi per l'approvazione HEMS aggiuntiva; tutti gli altri elementi sono trattati dal rilascio dell'AOC, che è una delle condizioni da soddisfare. Il requisito tratta quindi soltanto le variazioni all'AOC.

**SPA.HEMS.120 Minimi operativi HEMS**

391. Dato che l'equipaggio minimo è sempre un pilota e un membro dell'equipaggio tecnico HEMS, a questa composizione d'equipaggio si applicano i minimi operativi con un pilota. I minimi operativi con due piloti si applicano soltanto a quei casi in cui l'equipaggio consiste di due piloti. Il membro dell'equipaggio tecnico HEMS non è un pilota e quindi l'operazione non può essere accreditata come tale. Il fatto che i minimi operativi con un pilota siano già inferiori ai minimi operativi standard prende già in considerazione il membro dell'equipaggio tecnico HEMS aggiuntivo (fare anche riferimento a SPA.HEMS.130).

**SPA.HEMS.125 Requisiti di prestazioni per operazioni HEMS**

392. Il testo è stato aggiunto a seguito della consultazione su HSST/WP-07/03.4. I requisiti prevedono l'esposizione (questa dicitura viene utilizzata per evitare la dicitura corretta più lunga "operazione senza una garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza") durante il decollo e l'atterraggio nei casi definiti alla lettera b).

**SPA.HEMS.130 Requisiti dell'equipaggio**

393. La norma è stata adattata dividendola in sottoparagrafi che stabiliscono dei criteri specifici e obiettivi per la selezione, l'esperienza, la qualificazione, l'aggiornamento e la composizione dell'equipaggio. Sono stabiliti dei requisiti relativi all'addestramento e al controllo per l'equipaggio di condotta e l'equipaggio tecnico.
394. Volare per 30 minuti con solo riferimento agli strumenti è intesa come una procedura attenuante per prevenire che i piloti perdano il controllo quando entrino inavvertitamente in condizioni meteorologiche strumentali (IMC). Dato che non è una procedura riconosciuta nel senso di FCL, non c'è bisogno di richiedere l'addestramento da parte di un istruttore di volo (FI).
395. Sia per motivi di chiarezza dal punto di vista legale e per i commenti ricevuti, le circostanze eccezionali secondo le quali l'equipaggio può essere ridotto sono state descritte in dettaglio in (e)(1).

**SPA.HEMS.135 Informazioni ai passeggeri**

396. Durante un'operazione HEMS accade frequentemente che i pazienti siano privi di sensi o sotto l'influenza di farmaci al punto tale di essere gravemente incapaci. Inoltre, potrebbero essere legati ad una barella dalla quale risulta impossibile muoversi. In questi casi, non è realistico fornire informazioni ai passeggeri in modo simile ad un volo di trasporto passeggeri "normale". Il comandante e il personale medico a bordo devono valutare in quale misura il paziente sia in grado

di capire le informazioni, e di fornire tali informazioni in modo congruo alle condizioni mediche di quel paziente.

#### ***SPA.HERMS.140 Informazioni e documentazione***

397. Diversi commenti hanno richiesto la reintroduzione di un requisito per un supplemento al manuale delle operazioni. Il requisito per un supplemento non sarebbe una norma oggettiva, in quanto impedirebbe un manuale delle operazioni integrato. Tuttavia, questo paragrafo definisce ora quali elementi specifici HERMS devono essere trattati nel manuale delle operazioni richiesto da ORO.MLR. Gli operatori decidono come meglio includere questi elementi, che possono essere nella forma di un supplemento.
398. Diversi elementi che erano inizialmente contenuti in AMC/GM sono stati ora inclusi nella norma attuativa per rimanere consistenti in tutte le approvazioni specifiche per le operazioni con elicotteri.

#### ***SPA.HERMS.150 Rifornimento di combustibile***

399. Questo testo è stato incluso dato che un commentatore ha indicato la necessità di indicare delle adeguate disposizioni per le operazioni HERMS, suggerendo che l'attenuazione contenuta inizialmente nell'appendice 1 alla norma JAR-OPS 3.005(f) dovrebbe essere anche applicabile a HERMS.

#### ***SPA.HERMS.155 Rifornimento di combustibile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o con passeggeri a bordo***

400. Questo testo è stato reintrodotta per trattare il caso specifico delle operazioni HERMS, nelle quali un paziente può non essere in grado di evacuare da solo l'elicottero, nel caso di emergenze durante un'attività di rifornimento.

**ACRONIMI/ABBREVIAZIONI UTILIZZATI NELLA PARTE CAT E PARTE SPA****- solo per riferimento -**

AAC	comunicazione amministrativa aeronautica
AAD	deviazione di altitudine assegnata
AAL	al di sopra del livello dell'aeroporto
AC	corrente alternata
ACAS II	impianto di prevenzione delle collisioni in volo II
ADF	radiogoniometro automatico
ADG	air driven generator
ADS	sorveglianza automatica dipendente
ADS-B	sorveglianza automatica dipendente - trasmissione
ADS-C	sorveglianza automatica dipendente - contratto
AeMC	centro aeromedico
AEO	tutti i motori operativi
AFCS	sistema automatico di controllo del volo
AFM	manuale di volo dell'aeromobile
AFN	notifica di volo dell'aeromobile
AFN	notifica delle strutture ATS
AGL	al di sopra del livello del suolo
AHRS	sistema di assetto e riferimento [attitude heading reference system]
AIS	servizio di informazione aeronautica
ALS	sistema luminoso di avvicinamento
ALSF	sistema luminoso di avvicinamento con luci intermittenti sequenziali
AMC	metodi accettabili di rispondenza
AMSL	sopra il livello medio del mare
ANP	prestazioni di navigazione effettive
AOC	certificato di operatore aereo
APCH	avvicinamento
APU	unità di potenza ausiliaria
APV	procedura di avvicinamento con guida verticale
AR	rotta ATS
AR	autorizzazione richiesta
AR	requisiti per le autorità

ARA	avvicinamento radar
ASC	comitato per la sicurezza aerea
ASDA	distanza disponibile di accelerazione e arresto
ATC	controllo del traffico aereo
ATO	organizzazione di addestramento approvata
ATPL	licenza di pilota di linea
ATQP	programma alternativo di addestramento e qualificazione
ATS	servizi del traffico aereo
AVGAS	carburante avionico
AVTAG	combustibile wide-cut
B-RNAV	navigazione d'area di base
BALS	sistema luminoso di avvicinamento di base
CAP	parametri di accesso del controllore
CDFA	avvicinamento finale in discesa continua
CDL	lista delle deviazioni di configurazione
CFIT	impatto al suolo in volo controllato
CG	centro di gravità
cm	centimetri
CM	gestione della configurazione/del contesto
CMA	approccio al monitoraggio continuo
CMV	visibilità meteorologica convertita
CMPA	aeromobili a motore complessi
CofA	certificato di aeronavigabilità
CPA	punto dell'avvicinamento più vicino
CPDLC	comunicazioni dei dati tra pilota e controllore
CPL	licenza di pilota commerciale
CRM	gestione delle risorse dell'equipaggio
CRT	strumento di risposta ai commenti
CVR	fonoregistratore in cabina di pilotaggio
DA	altitudine di decisione
D-ATIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service
DC	corrente continua
DCL	autorizzazione alla partenza
DDM	differenza nella profondità di modulazione
D-FIS	data link flight information service
DGOR	segnalazione di merci pericolose
DH	altezza di decisione

DME	dispositivo per la misurazione della distanza
D-OTIS	<i>Data Link - Operational Terminal Information Service</i>
DR	distanza di decisione
DSTRK	rotta desiderata
EASP	programma europeo per la sicurezza aerea
EC	Commissione europea
EFB	<i>electronic flight bag</i> (borsa di volo elettronica)
EFIS	sistema strumentale per il volo elettronico
EGT	temperatura dei gas di scarico
ELT(AD)	trasmettitore localizzatore di emergenza (a presentazione automatica)
ELT(AF)	trasmettitore localizzatore di emergenza (fisso automatico)
ELT(AP)	trasmettitore localizzatore di emergenza (portatile automatico)
ELT(S)	trasmettitore localizzatore di emergenza di sopravvivenza
EPE	stimato dell'errore di posizione
EPR	rapporto di compressione del motore
EPU	stimato dell'incertezza di posizione
ERA	aeroporto alternato in rotta
ESSG	Gruppo di indirizzo SAFA europeo
ETOPS	operazioni a lungo raggio con velivoli bimotore
ETSO	European technical standards order
EUROCAE	Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile
EVS	sistema visivo potenziato
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i> - Amministrazione Federale dell'Aviazione (statunitense)
FAF	punto di avvicinamento finale
FAK	kit di pronto soccorso
FALS	full approach lighting system
FANS	sistema di navigazione aerea futuro
FAP	punto di avvicinamento finale
FATO	area di avvicinamento finale e di decollo
FDM	monitoraggio dei dati di volo
FDR	registratore dei dati di volo
FFS	simulatore integrale di volo
FI	istruttore di volo
FL	livello di volo
FM	modulatore di frequenza
FMS	sistema di gestione del volo

FOR	field of regard
FOV	campo visivo
FSTD	dispositivo di addestramento al volo simulato
ft	pidi
FTD	dispositivo di addestramento al volo
g	grammo
g	gravità
GBAS	sistema terrestre di incremento del segnale
GCAS	impianto di prevenzione delle collisioni a terra
GIDS	sistema di rilevamento del ghiaccio a terra
GLS	sistema globale di navigazione satellitare per l'atterraggio
GM	elementi esplicativi
GNSS	sistema globale di navigazione via satellite
GPS	sistema di localizzazione globale via satellite
GPWS	sistema di allarme di prossimità al suolo
HEMS	servizi medici di emergenza con elicottero
HF	alta frequenza
HI/MI	alta intensità / media intensità
HIALS	sistema luminoso di avvicinamento ad alta intensità
HLL	lista delle limitazioni della piattaforma per elicotteri
HoT	tempo di mantenimento
hPa	ettopascal
HUD	visualizzazione head-up
HUDLS	sistema di atterraggio a guida head-up
IAF	punto di avvicinamento iniziale
IALS	sistema luminoso di avvicinamento intermedio
ICAO	Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
IF	punto intermedio
IFR	regole del volo strumentale
IGE	in effetto suolo
ILS	sistema di atterraggio strumentale
IMC	condizioni meteorologiche strumentali
inHg	pollici di mercurio
INS	sistema di navigazione inerziale
IORS	sistema di rendicontazione interno
IP	punto intermedio
IR	norma attuativa

IRNAV/IAN	navigazione d'area integrata
IRS	sistema di riferimento inerziale
ISA	atmosfera standard
IV	endovena
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	requisiti aeronautici JAA
JET 1 / A / A1	cherosene
JET B	combustibile wide-cut
JIP	Joint Implementing Procedure
JP-4	combustibile wide-cut
km	chilometri
kN	kilonewton
KSS	formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nodo
LAT/LONG	latitudine/longitudine
LED	diode a emissione luminosa
LIFUS	attività di linea sotto supervisione
LNAV	navigazione laterale
LoA	autorizzazione a procedere
LOC	localizzatore
LOE	valutazione orientata alle attività di linea
LOFT	addestramento al volo orientato al volo di linea
LOS	superficie degli ostacoli limitata
LOUT	temperatura di utilizzo operativo più bassa
LP	prestazioni del localizzatore
LPV	precisione laterale con avvicinamento con guida verticale
LRNS	sistema di navigazione a lungo raggio
LVO	operazioni in bassa visibilità
LVP	procedure in bassa visibilità
LVTO	decollo in bassa visibilità
m	metri
MALS	sistema luminoso di avvicinamento di media intensità
MALSF	sistema luminoso di avvicinamento di media intensità con luci intermittenti sequenziali
MALSR	sistema luminoso di avvicinamento di media intensità con luci indicatori di allineamento con la pista
MAPt	punto di mancato avvicinamento
MCTOM	massa massima certificata al decollo

MDA	altitudine minima di discesa
MDA/H	altitudine/altezza minima di discesa
MDH	altezza minima di discesa
MEA	altitudine minima di sicurezza in rotta
MEL	lista degli equipaggiamenti minimi
METAR	condizioni meteorologiche dell'aeroporto
MGA	altitudine minima di sicurezza di griglia
MHz	Megahertz
MID	punto mediano
ml	millilitri
MLS	sistema di atterraggio a microonde
MMEL	lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento
MNPS	specifiche delle prestazioni minime di navigazione
MOC	separazione minima dagli ostacoli
MOCA	altezza di separazione minima dagli ostacoli
MOPS	standard delle prestazioni minime operative
MORA	altitudine minima di sicurezza fuori rotta
MPSC	configurazione massima di sedili passeggeri
mSv	millisievert
NADP	procedura antirumore alla partenza
NALS	manca di sistema luminoso di avvicinamento
NAV	navigazione
NDB	radiofaro non direzionale
N <sub>F</sub>	<i>free power turbine speed</i> - velocità della turbina di potenza separata
NM	miglia nautiche
NOTAM	Notice to Airmen
NPA	avvicinamento non di precisione
NVG	visori notturni
OAT	temperatura dell'aria esterna
OCH	altezza di separazione dagli ostacoli
OCL	autorizzazione oceanica
ODALS	sistema luminoso di avvicinamento omnidirezionale
OEI	un motore in avaria
OFS	superficie libera da ostacoli
OGE	senza effetto suolo
OIP	offset initiation point

OM	manuale delle operazioni
ONC	carta di navigazione operativa
OSD	dati di idoneità operativa
otCMPA	aeromobili a motore non complessi
PAPI	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
PAR	radar per l'avvicinamento di precisione
PBE	dispositivi respiratori protettivi
PBN	navigazione basata su requisiti di prestazione
PCDS	sistema di trasporto per il personale
PDP	punto predeterminato
PNR	punto di non ritorno
POH	manuale operativo del pilota
PRM	persona con mobilità ridotta
QFE	pressione atmosferica all'elevazione dell'aeroporto (o alla soglia pista)
QNH	question nil height, pressione atmosferica al livello del mare
R/T	radio/telefonia
RA	avviso di risoluzione
RAT	turbina ad aria in presa dinamica
RCC	centro di coordinamento delle ricerche
RCF	combustibile ridotto per le necessità contingenti
RCLL	luci di asse pista
RFC	route facility chart
RNAV	navigazione d'area
RNAV 5	B-RNAV, navigazione d'area di base
RNP	prestazioni di navigazione richieste
RNPX	prestazioni X di navigazione richieste
ROD	rateo di discesa
RTCA	Commissione tecnica per le radio aeronautiche
RTZL	luci della zona di contatto della pista
RVR	visibilità di pista
RVSM	separazione verticale minima ridotta
SACA	valutazione di sicurezza di aeromobili comunitari
SAFA	valutazione di sicurezza di aeromobili stranieri
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	sistema luminoso di avvicinamento semplice
SALSF	sistema luminoso di avvicinamento corto con luci intermittenti

	sequenziali
SAp	avvicinamento stabilizzato
SAP	parametri di accesso del sistema
SAR	ricerca e salvataggio
SBAS	sistema satellitare di incremento del segnale
SCP	categorie speciali di passeggeri
SID	partenza strumentale standard
SMS	sistema di gestione della sicurezza
SPECI	aviation selected SPECIal aviation report
SRA	avvicinamento con radar di sorveglianza
SRE	tratta con radar di sorveglianza
SSALF	sistema luminoso di avvicinamento corto semplice con luci intermittenti sequenziali
SSALR	sistema luminoso di avvicinamento corto semplice con luci indicatori di allineamento con la pista
SSALS	sistema luminoso di avvicinamento corto semplice
SSP	programma di sicurezza nazionale
SSR	radar di sorveglianza secondario (riporto della pressione-altitudine)
STC	certificato supplementare di omologazione
SVS	sistema di visione sintetica
TA	avviso di traffico
TAC	carta di avvicinamento finale
TAFS	previsioni aeroportuali
TAS	velocità effettiva all'aria
TAWS	sistema di avviso e rappresentazione del terreno
TCAS	sistema di allarme traffico ed anticollisione
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	punto di decisione al decollo
TDZ	zona di contatto
THR	soglia
TODA	distanza disponibile per il decollo
TORA	corsa disponibile per il decollo
TRI	istruttore di abilitazione al tipo
TSE	<i>total system error</i> - errore totale di sistema
TVE	<i>total vertical error</i> - totale errore verticale
TWIP	terminal weather information for pilots
UMS	sistema di monitoraggio dell'utilizzo

UTC	orario coordinato universale
UTR	sistema di vincolo per la parte superiore del busto
V <sub>AT</sub>	velocità indicata in soglia pista
VDF	radiogoniometro VHF
VFR	regole del volo a vista
VHF	altissima frequenza (very high frequency)
VIS	visibilità
VMC	condizioni meteorologiche per il volo a vista
V <sub>MO</sub>	massima velocità operativa
VNAV	navigazione verticale
VOR	radiofaro omnidirezionale VHF
V <sub>S1G</sub>	velocità di stallo a 1 g
V <sub>SO</sub>	velocità di stallo
V <sub>Y</sub>	velocità corrispondente al rateo di salita ottimale
WAC	carta aeronautica mondiale
WXR	radar meteorologico
ZFT	zero ore di volo [zero flight time]
ZFTT	addestramento zero flight time

Colonia, 1 giugno 2011

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo