

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1384 DELLA COMMISSIONE**del 24 luglio 2019**

che modifica i regolamenti (UE) n. 965/2012 e (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda l'uso di aeromobili indicati in un certificato di operatore aereo per operazioni non commerciali e operazioni specializzate, la definizione di requisiti operativi per l'effettuazione di voli di collaudo, la definizione di norme relative alle operazioni non commerciali con a bordo equipaggio di cabina ridotto e che introduce aggiornamenti editoriali concernenti i requisiti delle operazioni di volo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 ⁽¹⁾ del Consiglio, in particolare l'articolo 17, paragrafo 1, e l'articolo 31,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce norme dettagliate relative alle operazioni di trasporto aereo commerciale («CAT»), alle operazioni non commerciali di aeromobili a motore complessi e non complessi, alle operazioni commerciali specializzate e alle operazioni non commerciali specializzate, nonché a determinate operazioni commerciali specializzate ad alto rischio. Tali norme non tengono conto del fatto che lo stesso aeromobile potrebbe effettuare diversi tipi di operazioni durante la sua vita utile.
- (2) Pertanto, per quanto riguarda gli aeromobili il cui utilizzo passa da operazioni CAT a operazioni non commerciali o a operazioni specializzate, è opportuno introdurre nuove norme che ne consentano un uso continuativo. Tali norme dovrebbero essere sufficientemente flessibili da consentire agli operatori che effettuano operazioni non commerciali o operazioni specializzate di utilizzare lo stesso aeromobile, senza rimuoverlo dal certificato di operatore aereo («COA»). Questo nuovo quadro operativo dovrebbe altresì garantire un'attuazione senza intoppi e un controllo efficace di tali operazioni, senza incidere sulla loro sicurezza.
- (3) In conformità al regolamento (UE) n. 965/2012, l'autorità competente deve approvare le diverse procedure operative applicate dal titolare del COA alle varie operazioni non commerciali. Tale obbligo costituisce una disparità di trattamento tra i titolari di COA e gli operatori non commerciali per lo stesso tipo di operazioni e dovrebbe pertanto essere eliminato per garantire la coerenza normativa.
- (4) Sulla base delle raccomandazioni di sicurezza e del feedback fornito dagli Stati membri e dalle parti interessate, anche a seguito di ispezioni in materia di standardizzazione, la Commissione ritiene che il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe essere aggiornato per rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori pratiche per quanto riguarda i requisiti relativi alle diverse operazioni di volo. Dovrebbero essere introdotte modifiche redazionali per aggiornare diversi riferimenti ai regolamenti abrogati, in particolare ai regolamenti (UE) n. 2042/2003 della Commissione ⁽³⁾ e regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. È inoltre opportuno aggiungere nuove formulazioni per chiarire diverse disposizioni esistenti.

⁽¹⁾ GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 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).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

- (5) Durante i voli effettuati con aeromobili appena sottoposti a manutenzione incompleta o inadeguata, o durante voli effettuati per verificare se la manutenzione dell'aeromobile fosse adeguata («voli di collaudo»), si è verificato un certo numero di incidenti o inconvenienti. In considerazione dell'incidente dell'Airbus A320-232 avvenuto il 27 novembre 2008 al largo delle coste di Canet-Plage (Francia), il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe essere modificato al fine di definire con precisione tale categoria di voli e di stabilire, ove necessario, i requisiti minimi per l'equipaggio di condotta e le procedure da osservare nel preparare e effettuare tali voli.
- (6) Inoltre, per gli aeromobili con una configurazione operativa massima di sedili passeggeri (MPOSC) superiore a 19 e con un massimo di 19 passeggeri dovrebbero essere introdotti requisiti meno rigorosi per le operazioni non commerciali che non prevedono l'impiego a bordo dell'equipaggio di cabina, purché siano soddisfatte determinate condizioni. Agli operatori dovrebbe essere consentito di applicare tali requisiti solo se associati a misure idonee che mitigano i rischi di tali operazioni.
- (7) Il regolamento (UE) n. 965/2012 impone agli operatori CAT di informare i passeggeri e di fornire loro una scheda informativa sugli aspetti di sicurezza sulla quale è illustrato con disegni il funzionamento degli equipaggiamenti e delle uscite di emergenza che potrebbero dover utilizzare. Il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe contenere una nuova definizione delle uscite di emergenza.
- (8) È pertanto opportuno modificare il regolamento (CE) n. 965/2012 in conformità all'allegato I del presente regolamento.
- (9) Se l'utilizzo di un aeromobile è modificato e passa da operazioni CAT a operazioni non commerciali o a operazioni specializzate, la responsabilità del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile soggetto a tale modifica dovrebbe essere mantenuta al livello del titolare del COA. È pertanto opportuno modificare di conseguenza gli allegati I (parte M) e V ter (parte ML) del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (10) L'Agenzia ha preparato un progetto di norme di attuazione che ha presentato alla Commissione in forma di pareri ⁽⁶⁾ conformemente agli articoli 75 e 76 del regolamento (UE) 2018/1139.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 127, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) n. 965/2012

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

1) all'articolo 2, il punto 7 è sostituito dal seguente:

«7) «operazione specializzata», un'operazione, diversa dalle operazioni di trasporto aereo commerciale, in cui l'aeromobile è utilizzato per attività specializzate come agricoltura, costruzioni, aerofotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea, voli di collaudo»;

2) all'articolo 6, paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) i voli che non trasportano passeggeri né merci, in cui il velivolo o l'elicottero viene trasportato per operazioni di ammodernamento, riparazione, ispezioni, consegna, esportazione o simili finalità, a condizione che l'aeromobile non sia indicato in un certificato di operatore aereo o in una dichiarazione.»;

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GUL 362 del 17.12.2014, pag. 1).

⁽⁶⁾ *Opinion No 04/2017 of the European Aviation Safety Agency of 29. June 2017 for a draft Commission Regulation on the revision of the rules on air operations and continuing airworthiness* (parere n. 04/2017 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 29 Giugno 2017, riguardante un progetto di regolamento della Commissione sulla revisione delle norme relative alle operazioni di volo e al mantenimento dell'aeronavigabilità) e *Opinion No 01/2017 of the European Aviation Safety Agency of 07. March 2017 for a draft Commission Regulation on the revision of the rules on air operations regarding maintenance check flights* (parere n. 01/2017 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 07 marzo 2017, riguardante un progetto di regolamento della Commissione sulla revisione delle norme relative alle operazioni di volo riguardanti i voli di collaudo).

3) è inserito il seguente articolo 9 bis bis:

«*Articolo 9 bis bis*

Requisiti relativi all'equipaggio di condotta per i voli di collaudo

Al pilota che, prima del 20 agosto 2019, abbia svolto la funzione di pilota in comando su un volo di collaudo che, conformemente alla definizione di cui alla norma SPO.SPEC.MCF.100 dell'allegato VIII, è classificato come un volo di collaudo di livello A, deve essere attribuito un credito al fine di conformarsi alla norma SPO.SPEC.MCF.115, lettera a), punto 1) di tale allegato. In tal caso, l'operatore si accerta che il pilota in comando sia informato in merito alle eventuali differenze individuate tra le pratiche operative stabilite prima del 20 agosto 2019 e gli obblighi di cui all'allegato VII, capo E, sezioni 5 e 6, del presente regolamento, compresi quelli derivanti dalle relative procedure stabilite dall'operatore.»;

4) gli allegati I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 2

Modifiche del regolamento (UE) n. 1321/2014

L'allegato I (parte M) e l'allegato V ter (parte ML) del regolamento (UE) n. 1321/2014 sono modificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Entrata in vigore e applicazione

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

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

Fatto a Bruxelles, il 24 luglio 2019

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

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

(1) l'allegato I (Parte-DEF) è così modificato:

a) il punto 17 è sostituito dal seguente:

«17) «categoria A relativamente agli elicotteri», un elicottero plurimotore progettato con caratteristiche di isolamento di motori e sistemi indicate nella specifica di certificazione applicabile e in grado di effettuare operazioni utilizzando dati di decollo e atterraggio stabiliti secondo un concetto di avarie critiche al motore che assicura una superficie designata e capacità prestazionali adeguate per la continuazione in sicurezza del volo o per l'interruzione in sicurezza del decollo nel caso di avaria al motore;»;

b) è inserito il seguente punto 45 bis:

«45 bis) «uscita di emergenza»: punto di uscita dell'aeromobile installato sullo stesso per consentire la migliore evacuazione possibile della cabina e del compartimento dell'equipaggio di condotta in un periodo di tempo adeguato, che comprende una porta a livello del pavimento, finestre che consentano l'uscita o un'uscita di qualsiasi altro tipo, ad esempio una botola nel compartimento dell'equipaggio di condotta e un'uscita dal cono di coda;»;

c) è inserito il seguente punto 48 bis:

«48 bis) «membro dell'equipaggio di condotta», un membro dell'equipaggio, munito di apposito brevetto o licenza, al quale sono stati affidati compiti fondamentali per l'utilizzo di un aeromobile durante il periodo di servizio di volo;»;

d) è inserito il seguente punto 49 bis:

«49 bis) «responsabile delle operazioni di volo» o «flight dispatcher», una persona designata dall'operatore per il controllo e la supervisione delle operazioni di volo, che è adeguatamente qualificata, che fornisce sostegno, informazioni e/o assistenza al pilota in comando al fine di garantire la condotta in sicurezza del volo;»;

e) è inserito il seguente punto 76 bis:

«76 bis) «volo di collaudo (maintenance check flight, 'MCF')», un volo di un aeromobile dotato di un certificato di aeronavigabilità o di un permesso di volo, effettuato per la risoluzione dei problemi o per controllare il funzionamento di uno o più sistemi, parti o pertinenze dopo la manutenzione, se il funzionamento dei sistemi, delle parti o delle pertinenze non può essere determinato durante i controlli a terra; tale volo si effettua in una qualsiasi delle seguenti situazioni:

a) come richiesto dal manuale di manutenzione dell'aeromobile (AMM) o altri da dati di manutenzione emessi dal titolare dell'approvazione di progetto responsabile dell'aeronavigabilità continua dell'aeromobile;

b) dopo aver effettuato interventi di manutenzione, come richiesto dall'operatore o proposto dall'organizzazione responsabile dell'aeronavigabilità continua dell'aeromobile;

c) come richiesto dall'organizzazione di manutenzione per verificare che l'intervento di correzione dei difetti sia andato a buon fine;

d) per fornire assistenza ai fini dell'isolamento degli errori o della risoluzione dei problemi;»;

f) sono inseriti i seguenti punti 95 bis e 95 ter:

«95 bis) «sistema di dispositivi per il trasporto di personale (PCDS)», un sistema comprendente uno o più dispositivi che è agganciato a un verricello o a un gancio di carico o è montato sulla cellula dell'aeromobile ad ala rotante durante le operazioni di carico esterno umano («HEC») o le operazioni con elicotteri con verricello («HHO»). I dispositivi sono dotati delle capacità e delle caratteristiche strutturali necessarie per il trasporto di occupanti all'esterno dell'elicottero, ad esempio una cintura di sicurezza con o senza rilascio rapido e una cinghia con un anello di connessione, una navicella o una gabbia rigida;

- 95 *ter*) «sistema semplice di dispositivi per il trasporto di personale ('PCDS' semplice)», un PCDS che soddisfa le seguenti condizioni:
- deve essere conforme a una norma armonizzata a norma del regolamento (UE) 2016/425 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) o della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (**);
 - deve essere concepito per il trasporto di non più di una persona (ad esempio, l'operatore del verricello o del gancio di carico, lo specialista o il fotografo) all'interno della cabina o per il trasporto di non più di due persone all'esterno della cabina;
 - non deve essere una struttura rigida come una gabbia, una piattaforma o una navicella;

(*) Regolamento (UE) 2016/425 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sui dispositivi di protezione individuale e che abroga la direttiva 89/686/CEE del Consiglio (GU L 81 del 31.3.2016, pag. 51).

(**) Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).»;

g) è inserito il seguente punto 103 *ter*:

«103 *ter*) «regole dell'aria», le norme stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione (*);

(*) Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).»;

(2) l'allegato II (Parte ARO) è così modificato:

a) la norma ARO.GEN.120 è così modificata:

i) le lettere a), b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

«a) L'Agenzia deve sviluppare metodi accettabili di rispondenza («AMC») che possono essere utilizzati per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati o di esecuzione.

b) Possono essere utilizzati metodi alternativi di rispondenza per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati o di esecuzione.

c) L'autorità competente deve stabilire un sistema per verificare in modo coerente se tutti i metodi alternativi di rispondenza che essa o le organizzazioni e le persone che si trovano sotto la sua sorveglianza utilizzano siano conformi al regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati o di esecuzione. Tale sistema deve comprendere procedure volte a limitare, revocare o modificare i metodi alternativi di rispondenza approvati, se l'autorità competente ha dimostrato che tali metodi alternativi di rispondenza non rispettano il regolamento (UE) 2018/1139 e i relativi atti delegati e di esecuzione.»;

ii) alla lettera d), terzo capoverso, il punto 3 è soppresso;

b) alla norma ARO.GEN.135, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Fatto salvo il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), l'autorità competente pone in atto un sistema per raccogliere, analizzare e diffondere le informazioni di sicurezza in maniera adeguata.

(*) Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).»;

c) alla norma ARO.GEN.300, lettera a), il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) la rispondenza continua ai requisiti applicabili delle organizzazioni che essa ha certificato, delle operazioni specializzate che essa ha autorizzato e delle organizzazioni da cui ha ricevuto una dichiarazione;»;

- d) alla norma ARO.GEN.350, lettera d), il punto 4 è sostituito dal seguente:
- «4) L'autorità competente registra tutti i rilievi mossi o che le sono stati segnalati in conformità alla lettera e) e, se del caso, i provvedimenti attuativi che ha applicato, nonché tutte le azioni correttive e la data di chiusura dell'azione per i rilievi.»;
- e) la norma ARO.OPS.110 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) ORO.AOC.110 e), per aeromobili ceduti a noleggio senza equipaggio (a scafo nudo) a qualsiasi operatore, ad eccezione dei casi specificati nella norma ORO.GEN.310 dell'allegato III;»;
- ii) la lettera b) è così modificata:
- il punto 2 è sostituito dal seguente:
- «2) il locatore è soggetto a un divieto operativo ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);
- (*) 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);»;
- è aggiunto il seguente punto 3:
- «3) l'autorizzazione rilasciata in conformità al regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione (*) è stata sospesa, revocata o restituita.
- (*) Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12);»;
- iii) alla lettera d), i punti 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:
- «1) un appropriato coordinamento con l'autorità competente responsabile per la sorveglianza continua dell'aeromobile, in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione (*), o per l'utilizzo dell'aeromobile, nel caso in cui non si tratti della stessa autorità;
- 2) che l'aeromobile sia rimosso tempestivamente dal COA dell'operatore, ad eccezione dei casi specificati nella norma ORO.GEN.310 dell'allegato III.
- (*) Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1);»;
- f) alla norma ARO.OPS.150, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Se convinta della valutazione del rischio e della SOP, l'autorità competente dell'operatore rilascia l'autorizzazione, come previsto all'appendice IV. L'autorizzazione può essere rilasciata per una durata limitata o illimitata. Le condizioni alle quali un operatore è autorizzato a effettuare una o più operazioni commerciali specializzate ad alto rischio sono specificate nell'autorizzazione.»;
- g) alla norma ARO.OPS.200, lettera b), il punto 2 è sostituito dal seguente:
- «2) l'elenco delle approvazioni specifiche, come previsto all'appendice III, per le operazioni non commerciali e le operazioni specializzate.»;
- h) alla norma ARO.RAMP.105, lettera b), il punto 5 è sostituito dal seguente:
- «5) gli aeromobili utilizzati da un operatore di un paese terzo che opera all'interno o all'esterno del territorio soggetto alle disposizioni del trattato per la prima volta o la cui autorizzazione rilasciata in conformità al regolamento (UE) n. 452/2014 è limitata o reintegrata in seguito a sospensione o revoca.»;

- i) alla norma ARO.RAMP.115, lettera b), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) mantengono la validità delle loro qualifiche sottoponendosi a un addestramento periodico e svolgendo un minimo di 12 ispezioni per anno civile.»;
- j) la norma ARO.RAMP.125 è così modificata:
- i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) Le ispezioni di rampa devono essere effettuate in modo standardizzato.»;
- ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- «c) Al completamento dell'ispezione di rampa, il pilota in comando o, in sua assenza, un altro membro dell'equipaggio di condotta o un rappresentante dell'operatore deve essere informato in merito ai risultati dell'ispezione di rampa.»;
- k) alla norma ARO.RAMP.140, lettera d), il punto 2 è sostituito dal seguente:
- «2) un permesso di volo in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012, per gli aeromobili registrati in uno Stato membro;»;
- l) alla norma ARO.RAMP.150, lettera a), il punto 1 è sostituito dal seguente:
- «1) delle informazioni di cui alla norma ARO.RAMP.145.»;
- m) le appendici da I a IV sono sostituite dalle seguenti:

«Appendice I

CERTIFICATO DI OPERATORE AEREO (Calendario di approvazione per gli operatori del trasporto aereo)		
Tipi di operazione: Trasporto aereo commerciale (CAT) <input type="checkbox"/> Passeggeri; <input type="checkbox"/> Merci; <input type="checkbox"/> Altro ⁽¹⁾ : _____		
⁽⁴⁾	Stato dell'operatore ⁽²⁾ Autorità di rilascio ⁽³⁾	⁽⁵⁾
COA # ⁽⁶⁾ :	Nome dell'operatore ⁽⁷⁾ Operante come: denominazione commerciale ⁽⁸⁾ Indirizzo dell'operatore ⁽¹⁰⁾ : Telefono ⁽¹¹⁾ : Fax Indirizzo e-mail:	Punti di contatto operativi ⁽⁹⁾ : I recapiti da utilizzare per contattare la gestione operativa senza inutili ritardi sono elencati nel _____ ⁽¹²⁾ .
Il presente certificato attesta che _____ ⁽¹³⁾ è autorizzata a effettuare operazioni di volo commerciali, come definito nelle specifiche delle operazioni allegate, conformemente al manuale delle operazioni, all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati e di esecuzione.		
Data di rilascio ⁽¹⁴⁾ :	Nome e firma ⁽¹⁵⁾ : Titolo:	
⁽¹⁾ Altro tipo di trasporto da specificare. ⁽²⁾ Sostituito dal nome dello Stato dell'operatore. ⁽³⁾ Sostituito dall'identificazione dell'autorità competente rilasciante il certificato. ⁽⁴⁾ Uso destinato all'autorità competente. ⁽⁵⁾ Uso destinato all'autorità competente. ⁽⁶⁾ Riferimento dell'approvazione, come rilasciata dall'autorità competente. ⁽⁷⁾ Sostituito dal nome di registrazione dell'operatore. ⁽⁸⁾ Denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante come» prima della denominazione commerciale.		

Specifiche di navigazione complesse per operazioni PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Specifiche delle prestazioni minime di navigazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni con velivoli monomotore a turbina di notte o in condizioni meteorologiche di volo strumentale (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Operazioni con elicotteri con sistema di visione notturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni con elicotteri con verricello	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operazioni fuori costa effettuate da elicotteri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Addestramento dell'equipaggio di cabina ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Rilascio dell'attestato di equipaggio di cabina (CC) ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uso di applicazioni EFB di tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Aeronavigabilità continua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Altro ⁽²³⁾				

(1) Numeri di telefono e di fax dell'autorità competente, incluso il prefisso del paese. Deve essere fornito l'indirizzo e-mail, se disponibile.

(2) Inserire il numero del certificato di operatore aereo (COA) associato.

(3) Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante comeFGIS» prima della denominazione commerciale.

(4) Data del rilascio delle specifiche delle operazioni (gg-mm-aaaa) e firma del rappresentante dell'autorità competente.

(5) Inserire la denominazione ICAO della marca dell'aeromobile, modello e serie, o serie master, se è stata designata una serie (ad esempio, Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).

(6) Le marche di immatricolazione sono elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni. Nel caso in cui non tutte le approvazioni specifiche riguardino il modello dell'aeromobile, le marche di immatricolazione dell'aeromobile possono essere inserite nella colonna «Osservazioni» della pertinente approvazione specifica.

(7) Altro tipo di trasporto da specificare (ad esempio, servizio medico di emergenza).

(8) Elenco delle aree geografiche dell'operazione autorizzata (mediante coordinate geografiche o rotte specifiche, regione di informazione di volo o confini nazionali o regionali).

(9) Elenco delle limitazioni speciali applicabili (per esempio, solo in VFR, solo di giorno ecc.).

(10) Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ciascuna approvazione o tipo di approvazione (con i criteri appropriati).

(11) Inserire la categoria di avvicinamento di precisione applicabile: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB o CAT IIIC. Inserire la visibilità minima di pista (RVR) in metri e l'altezza di decisione (DA) in piedi. Deve essere usata una riga per ciascuna categoria di avvicinamento.

(12) Inserire la RVR minima di decollo approvata in metri. Deve essere usata una riga per ciascuna approvazione se vengono rilasciate approvazioni differenti.

(13) La casella non applicabile (N/A) può essere selezionata solo se la base delle nubi (ceiling) massima dell'aeromobile è inferiore a FL290.

(14) Attualmente le operazioni a lungo raggio (ETOPS) riguardano soltanto gli aeromobili bimotore. La casella non applicabile (N/A) può quindi essere selezionata soltanto se il modello dell'aeromobile ha più o meno di due motori.

(15) Possono essere indicati anche la distanza limite (in NM) e il tipo di motore.

- (16) Navigazione basata sulle prestazioni (PBN): deve essere usata una riga per ciascuna approvazione PBN specifica (ad esempio RNP AR APCH), con le limitazioni appropriate elencate nelle colonne «Specifiche» e/o «Osservazioni». Le approvazioni riferite a procedure specifiche di singoli RNP AR APCH possono essere elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni.
- (17) Specificare se l'approvazione specifica è limitata a determinati fine pista e/o aeroporti.
- (18) Inserire la specifica combinazione della cellula o del motore.
- (19) Approvazione relativa alla conduzione del corso di addestramento e agli esami che devono essere completati da chi richiede un attestato di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (20) Approvazione relativa al rilascio di attestati di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (21) Inserimento dell'elenco di applicazioni EFB di tipo B accompagnato dal riferimento hardware (per EFB portatili). L'elenco è contenuto nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nel secondo caso le specifiche delle operazioni devono fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni.
- (22) Il nome della persona/dell'organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014.
- (23) Si possono inserire qui altre approvazioni o dati, utilizzando una riga (o un blocco di più righe) per ciascuna autorizzazione (ad esempio, operazioni di atterraggio corto, operazioni di avvicinamento ripido, operazioni con elicotteri da/verso un sito di interesse pubblico, operazioni con elicotteri su un ambiente ostile situato al di fuori di un'area congestionata, operazioni con elicotteri senza la garanzia di poter effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, operazioni con angoli di inclinazione laterale aumentati, distanza massima da un aeroporto adeguato per velivoli bimotore senza un'approvazione ETOPS).

MODELLO 139 AESA Edizione 5

Appendice III

Elenco di approvazioni specifiche

Operazioni non commerciali

Operazioni specializzate

(soggette alle condizioni specificate nell'approvazione e contenute nel manuale delle operazioni o nel manuale operativo del pilota)

Autorità di rilascio (¹)		
Elenco di approvazioni specifiche # (²): Nome dell'operatore: Data (³): Firma:		
Modello dell'aeromobile e marche di immatricolazione (⁴):		
Tipi di operazione specializzata (SPO), se applicabile: <input type="checkbox"/> (⁵) ...		
Approvazioni specifiche (⁶):	Specifiche (⁷)	Osservazioni
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Inserire nome e recapiti. (2) Inserire il numero associato. (3) Data del rilascio delle approvazioni specifiche (gg-mm-aaaa) e firma del rappresentante dell'autorità competente. (4) Inserire la denominazione «Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO» del costruttore, del modello e della serie, o serie master, dell'aeromobile, se una serie è stata denominata (ad esempio Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La tassonomia CAST/ICAO è disponibile all'indirizzo: http://www.intlaviationstandards.org/ Le marche di immatricolazione devono figurare nell'elenco delle approvazioni specifiche o nel manuale delle operazioni. In quest'ultimo caso l'elenco delle approvazioni specifiche deve fare riferimento alla relativa pagina del manuale delle operazioni. (5) Specificare il tipo di operazione, per esempio, agricoltura, edilizia, fotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea e voli di collaudo. (6) Elencare in questa colonna tutte le operazioni approvate, ad esempio merci pericolose, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO. (7) Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ogni approvazione, ad esempio l'altezza di decisione e i valori minimi di RVR per CAT II.</p>		

MODELLO 140 AESA Edizione 2

Appendice IV

AUTORIZZAZIONE DI OPERAZIONI COMMERCIALI SPECIALIZZATE AD ALTO RISCHIO	
Autorità di rilascio (1): Autorizzazione n. 2: (2)	
Nome dell'operatore (3): Indirizzo dell'operatore (4): Telefono (5): Fax Indirizzo e-mail:	
Modello dell'aeromobile e marche di immatricolazione (6):	
Operazioni specializzate autorizzate (7):	
Area autorizzata o sito di attività (8):	
Limitazioni speciali (9):	
Si certifica che _____ è autorizzato ad effettuare operazioni commerciali specializzate ad alto rischio, in conformità alla presente autorizzazione, alle procedure operative standard dell'operatore, all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati e di esecuzione.	
Data di rilascio (10):	Nome e firma (11): Titolo:
<p>(1) Nome e recapiti dell'autorità competente (2) Inserire il relativo numero di autorizzazione. (3) Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante come» prima della denominazione commerciale. (4) Indirizzo della sede principale di attività dell'operatore. (5) Numeri di telefono e di fax, incluso il prefisso del paese, della sede principale di attività dell'operatore. Deve essere fornito l'indirizzo e-mail, se disponibile.</p>	

- (6) Inserire la denominazione «Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO» del costruttore, del modello e della serie, o serie master, dell'aeromobile, se una serie è stata denominata (ad esempio Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La tassonomia CAST/ICAO è disponibile all'indirizzo: <http://www.intlaviationstandards.org>. Le marche di immatricolazione devono figurare nell'elenco delle approvazioni specifiche o nel manuale delle operazioni. In quest'ultimo caso l'elenco delle approvazioni specifiche deve fare riferimento alla relativa pagina del manuale delle operazioni.
- (7) Specificare il tipo di operazione, per esempio, agricoltura, edilizia, fotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea e voli di collaudo.
- (8) Elenco delle aree geografiche o siti delle operazioni autorizzate (per mezzo di coordinate geografiche o regione di informazione di volo o confini nazionali o regionali).
- (9) Elenco delle limitazioni speciali applicabili (per esempio, solo in VFR, solo di giorno ecc.).
- (10) Data di rilascio dell'autorizzazione (gg/mm/aaaa).
- (11) Titolo, nome e firma del rappresentante dell'autorità competente. In aggiunta, un timbro ufficiale può essere applicato sull'autorizzazione.

MODELLO 151 AESA Edizione 2»;

n) le appendici V e VI sono soppresse;

(3) l'allegato III (Parte ORO) è così modificato:

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

«h) L'operatore deve redigere una lista di controllo (checklist) per ciascun tipo di aeromobile che i membri dell'equipaggio devono utilizzare in tutte le fasi del volo in condizioni normali, anormali e di emergenza, per garantire che siano seguite le procedure operative contenute nel manuale delle operazioni. La progettazione e l'utilizzo della liste di controllo devono rispettare i principi dei fattori umani e tener conto della più recente documentazione pertinente ricevuta dal titolare dell'approvazione di progetto.»;

b) alla norma ORO.GEN.135, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Il certificato dell'operatore deve rimanere valido fatte salve tutte le seguenti condizioni:

- 1) l'operatore deve rimanere conforme ai requisiti pertinenti del regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati e di esecuzione, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento dei rilievi, come specificato alla norma ORO.GEN.150;
- 2) l'operatore deve concedere l'accesso all'autorità competente, come prevede la norma ORO.GEN.140 del presente allegato, per determinare il mantenimento della conformità ai requisiti pertinenti del regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati e di esecuzione; e
- 3) il certificato non deve essere ceduto o revocato.»;

c) alla norma ORO.GEN.140, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Al fine di determinare la conformità ai pertinenti requisiti del regolamento (UE) 2018/1139 e ai corrispondenti atti delegati e di esecuzione, l'operatore concede l'accesso in ogni momento a qualsiasi struttura, aeromobile, documento, dato, procedura o altro materiale inerente alle sue attività soggette a certificazione, autorizzazione SPO o dichiarazione, sia con contratto sia senza, a chiunque sia autorizzato da una delle seguenti autorità:

- 1) l'autorità competente di cui alla norma ORO.GEN.105 dell'allegato III del presente regolamento;
- 2) l'autorità che agisce in conformità alle disposizioni della norma ARO.GEN.300, lettera d) o lettera e), o del capo RAMP dell'allegato II del presente regolamento.»;

d) la norma ORO.GEN.160 è così modificata:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'operatore segnala all'autorità competente, e a ogni altra organizzazione che lo Stato dell'operatore prevede debba essere informata, qualsiasi incidente, inconveniente grave ed evento, come prescritto nel regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e nel regolamento (UE) n. 376/2014.

(*) Regolamento (UE) 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, pag. 35).»;

ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Fatto salvo il regolamento (UE) n. 996/2010 e il regolamento (UE) n. 376/2014, le segnalazioni di cui alle lettere a) e b) devono essere effettuate nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente e devono contenere tutte le informazioni pertinenti in merito alle condizioni note all'operatore.»;

e) alla norma ORO.GEN.205, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Nell'appaltare o acquistare servizi o prodotti nell'ambito delle sue attività, l'operatore deve garantire il rispetto di tutte le seguenti condizioni:

1) che i servizi o i prodotti acquistati o appaltati siano conformi ai requisiti applicabili;

2) che il sistema di gestione dell'operatore tenga conto dei pericoli per la sicurezza aerea associati a servizi o prodotti appaltati o acquistati.»;

f) al capo GEN è aggiunta la seguente sezione 3:

«Sezione 3

Requisiti organizzativi supplementari

ORO.GEN.310 Uso di aeromobili indicati in un COA per operazioni non commerciali e operazioni specializzate

a) Gli aeromobili indicati nel COA di un operatore possono rimanere nel COA se sono utilizzati in una qualsiasi delle seguenti situazioni:

1) dal titolare del COA stesso, per operazioni specializzate in conformità all'allegato VIII (Parte SPO);

2) da altri operatori, per operazioni non commerciali con aeromobili a motore o per operazioni specializzate effettuate in conformità all'allegato VI (Parte NCC), all'allegato VII (Parte NCO) o all'allegato VIII (Parte SPO), a condizione che l'aeromobile sia utilizzato per un periodo continuo non superiore a 30 giorni.

b) Quando l'aeromobile è utilizzato conformemente alla lettera a), punto 2, il titolare di COA che fornisce l'aeromobile e l'operatore che utilizza l'aeromobile devono stabilire una procedura:

1) che identifichi chiaramente l'operatore responsabile del controllo operativo di ciascun volo e descriva le modalità di trasferimento del controllo operativo tra gli operatori;

2) che descriva la procedura di trasferimento dell'aeromobile al titolare del COA al momento della sua restituzione.

Tale procedura deve essere inclusa nel manuale delle operazioni di ciascun operatore o in un contratto tra il titolare del COA e l'operatore che utilizza l'aeromobile conformemente alla lettera a), punto 2. Il titolare del COA deve definire un modello di tale contratto. Alla conservazione della documentazione relativa a tali contratti si applica la norma ORO.GEN.220.

Il titolare del COA e l'operatore che utilizza l'aeromobile conformemente alla lettera a), punto 2, devono garantire che la procedura sia comunicata al personale interessato.

- c) Il titolare del COA deve presentare all'autorità competente la procedura di cui alla lettera b) per l'approvazione preventiva.

Il titolare del COA deve concordare con l'autorità competente gli strumenti e la frequenza con cui fornirle le informazioni circa i trasferimenti del controllo operativo in conformità alla norma ORO.GEN.130, lettera c).

- d) L'aeronavigabilità continua degli aeromobili utilizzati conformemente alla lettera a) deve essere gestita dall'organizzazione responsabile dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili inclusi nel COA, in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014.
- e) Il titolare di un COA che fornisce l'aeromobile conformemente alla lettera a) deve:
- 1) indicare nel proprio manuale delle operazioni le marche di immatricolazione dell'aeromobile fornito e il tipo di operazioni effettuate con tale aeromobile;
 - 2) essere costantemente informato e tenere un registro di ciascun operatore che detiene il controllo operativo dell'aeromobile in qualsiasi momento fino alla restituzione dell'aeromobile al titolare del COA;
 - 3) garantire che l'individuazione dei pericoli, la valutazione del rischio e le misure di mitigazione riguardino tutte le operazioni effettuate con tale aeromobile.
- f) Per le operazioni di cui all'allegato VI (Parte NCC) e all'allegato VIII (Parte SPO), l'operatore che utilizza l'aeromobile conformemente alla lettera a) deve garantire tutte le seguenti condizioni:
- 1) che ogni volo effettuato sotto il suo controllo operativo sia registrato nel quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile;
 - 2) che non siano apportate modifiche ai sistemi o alla configurazione dell'aeromobile;
 - 3) che qualsiasi difetto o malfunzionamento tecnico che si verifichi mentre l'aeromobile è sotto il suo controllo operativo sia segnalato alla CAMO del titolare del COA;
 - 4) che il titolare del COA riceva una copia di qualsiasi segnalazione di eventi relativa ai voli effettuati con l'aeromobile, compilata conformemente al regolamento (UE) n. 376/2014 e al regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione (*).

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 163 del 30.6.2015, pag. 1).»;

- g) alla norma ORO.AOC.110, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«*Noleggio con equipaggio (wet lease-in)*

- c) Il richiedente un'approvazione per il noleggio con equipaggio di un aeromobile da un operatore di un paese terzo deve dimostrare all'autorità competente quanto segue:
- 1) che l'operatore del paese terzo è titolare di un COA valido rilasciato in conformità all'allegato 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale;
 - 2) che le norme di sicurezza dell'operatore del paese terzo relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo sono equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dal regolamento (UE) n. 1321/2014 e dal presente regolamento;
 - 3) che l'aeromobile ha un CofA standard rilasciato in conformità all'allegato 8 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale.»;

- h) la norma ORO.AOC.125 è sostituita dalla seguente:

«**ORO.AOC.125 Operazioni non commerciali di un titolare di COA con aeromobili indicati nel suo COA**

- a) Il titolare del COA può svolgere operazioni non commerciali conformemente all'allegato VI (Parte NCC) o all'allegato VII (Parte NCO) con gli aeromobili elencati nelle specifiche delle operazioni del COA o nel manuale delle operazioni, a condizione che il titolare del COA descriva dettagliatamente tali operazioni nel manuale delle operazioni, compresi i seguenti elementi:
- 1) l'identificazione dei requisiti applicabili;

- 2) una descrizione delle differenze tra le procedure operative utilizzate nel condurre operazioni CAT e quelle utilizzate per le operazioni non commerciali;
 - 3) i mezzi atti a garantire che tutto il personale coinvolto nell'operazione sia pienamente a conoscenza delle procedure associate.
- b) I titolari di COA devono conformarsi alle disposizioni specificate:
- 1) nell'allegato VIII (Parte SPO) quando effettuano voli di collaudo con aeromobili a motore complessi;
 - 2) nell'allegato VII (Parte NCO) quando effettuano voli di collaudo con aeromobili a motore non complessi.
- c) A un titolare di COA che svolge le operazioni di cui alle lettere a) e b) non è richiesto di presentare una dichiarazione in conformità al presente allegato.
- d) Il titolare di COA deve specificare nei documenti relativi al volo (piano di volo operativo, foglio di carico e altri documenti equivalenti), il tipo di volo come indicato nel manuale delle operazioni.»;
- i) alla norma ORO.AOC.135, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) In conformità alla norma ORO.GEN.210, lettera b), l'operatore nomina le persone responsabili della gestione e della sorveglianza dei seguenti ambiti:
- 1) le operazioni di volo;
 - 2) l'addestramento dell'equipaggio;
 - 3) le operazioni a terra;
 - 4) l'aeronavigabilità continua o il contratto di gestione per l'aeronavigabilità continua in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014, a seconda dei casi.»;
- j) alla norma ORO.SPO.100, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- «c) Un operatore specializzato commerciale deve ottenere l'approvazione preventiva dell'autorità competente e soddisfare le seguenti condizioni:
- 1) in caso di noleggio con equipaggio di un aeromobile di un operatore di un paese terzo:
 - i) le norme di sicurezza dell'operatore di un paese terzo relative all'aeronavigabilità continua e alle operazioni di volo devono essere equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dal regolamento (UE) n. 1321/2014 (*) e dal presente regolamento;
 - ii) l'aeromobile dell'operatore di un paese terzo deve avere un CofA standard rilasciato in conformità all'allegato 8 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale;
 - iii) la durata del noleggio con equipaggio non deve superare i sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi;
 - 2) in caso di noleggio a scafo nudo di un aeromobile registrato in un paese terzo:
 - i) la necessità operativa individuata non deve poter essere soddisfatta noleggiando un aeromobile immatricolato nell'Unione;
 - ii) la durata del noleggio a scafo nudo non deve superare i sette mesi per ogni periodo di 12 mesi consecutivi;
 - iii) le norme di sicurezza dell'aeromobile del paese terzo relative all'aeronavigabilità continua devono essere equivalenti ai requisiti applicabili stabiliti dal regolamento (UE) n. 1321/2014;
 - iv) l'aeromobile deve essere equipaggiato in conformità all'allegato VIII (Parte SPO).
- (*) Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).»;
- k) la norma ORO.CC.100 è sostituita dalla seguente:

«ORO.CC.100 Numero e composizione dell'equipaggio di cabina

- a) Per l'esercizio di aeromobili con una MOPSC superiore a 19, durante il trasporto di uno o più passeggeri deve essere assegnato almeno un membro dell'equipaggio di cabina.

- b) Ai fini della conformità alla lettera a), il numero minimo di membri dell'equipaggio di cabina è il numero più alto tra i seguenti:
- 1) il numero di membri dell'equipaggio di cabina stabilito durante il processo di certificazione dell'aeromobile condotto conformemente alle specifiche di certificazione applicabili, per la configurazione della cabina dell'aeromobile utilizzata dall'operatore;
 - 2) se il numero di cui al punto 1 non è stato stabilito, il numero di membri dell'equipaggio di cabina stabilito durante il processo di certificazione dell'aeromobile per la configurazione massima di passeggeri certificata ridotto di 1 per ogni multiplo intero di 50 posti passeggeri della configurazione della cabina dell'aeromobile utilizzata dall'operatore, che risulti inferiore alla capacità massima di posti a sedere certificata;
 - 3) un membro dell'equipaggio di cabina per gruppo di 50 posti passeggeri, completo o no, situato sullo stesso ponte (deck) dell'aeromobile da utilizzare.
- c) Per le operazioni con più di un membro dell'equipaggio di cabina, l'operatore deve nominare un membro dell'equipaggio di cabina che rende conto al pilota in comando o al comandante.
- d) In deroga alla lettera a), le operazioni non commerciali con aeromobili con una MOPSC superiore a 19 possono essere effettuate senza alcun membro dell'equipaggio di cabina, previa approvazione dell'autorità competente. Per poter ottenere l'approvazione, l'operatore deve garantire che siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
- 1) deve esservi un massimo di 19 passeggeri a bordo;
 - 2) l'operatore deve aver messo a punto procedure per tale operazione.»;
- l) la norma ORO.CC.205 è sostituita dalla seguente:

«ORO.CC.205 Riduzione del numero di membri dell'equipaggio di cabina durante le operazioni a terra e in circostanze impreviste

- a) Ogni volta che sono presenti passeggeri a bordo dell'aeromobile, il numero minimo di membri dell'equipaggio di cabina richiesto conformemente alla norma ORO.CC.100 deve essere presente all'interno dell'aeromobile e pronto ad agire.
- b) In deroga alla lettera a), il numero minimo di membri dell'equipaggio di cabina può essere ridotto in uno dei seguenti casi:
- 1) durante le normali operazioni a terra che non includano rifornimento/prelievamento di combustibile quando l'aeromobile si trova al posto di parcheggio;
 - 2) in circostanze impreviste se il numero di passeggeri trasportati è ridotto. In tal caso dopo il completamento del volo deve essere presentata una relazione all'autorità competente;
 - 3) ai fini del riposo in volo durante la fase di crociera, conformemente alla norma ORO.FTL.205, lettera e), o come misura di mitigazione della fatica attuata dall'operatore.
- c) Ai fini della lettera b), punti 1 e 2, le procedure dell'operatore del manuale delle operazioni devono garantire che:
- 1) il numero ridotto di membri dell'equipaggio di cabina consenta di raggiungere un livello equivalente di sicurezza, in particolare per l'evacuazione dei passeggeri;
 - 2) nonostante il numero ridotto di membri dell'equipaggio di cabina sia presente un responsabile di cabina conformemente alla norma ORO.CC.200;
 - 3) sia presente almeno un membro dell'equipaggio di cabina per ogni gruppo di 50 passeggeri, completo o no, presente sullo stesso ponte (deck) dell'aeromobile;
 - 4) nel caso di normali operazioni a terra con un aeromobile che richiede più di un membro dell'equipaggio di cabina, il numero di membri dell'equipaggio di cabina determinato conformemente al punto 3, deve essere aumentato di uno per ogni coppia di uscite di emergenza a livello del pavimento.
- d) Ai fini della lettera b), punto 3, l'operatore deve:
- 1) effettuare una valutazione del rischio per determinare il numero di membri dell'equipaggio di cabina che devono essere presenti e pronti ad agire in qualsiasi momento durante la fase di crociera;
 - 2) individuare misure volte a mitigare gli effetti dovuti alla presenza di numero inferiore di membri dell'equipaggio di cabina pronti ad agire durante la fase di crociera;

- 3) definire procedure specifiche nel manuale delle operazioni, anche per riposo in volo del responsabile di cabina, che garantiscano la gestione adeguata dei passeggeri in qualsiasi momento e la gestione efficiente di eventuali situazioni anormali o di emergenza;
- 4) definire, nello schema dei tempi di volo conformemente alla norma ORO.FTL.125, le condizioni in base alle quali può essere previsto il riposo in volo per i membri dell'equipaggio di cabina.»;

m) l'appendice I è sostituita dalla seguente:

«Appendice I

DICHIARAZIONE					
in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione relativo alle operazioni di volo					
Operatore					
Nome:					
Luogo nel quale l'operatore ha la sua sede principale di attività o, se l'operatore non ha una sede principale di attività, luogo nel quale l'operatore è stabilito o risiede e luogo dal quale le operazioni sono dirette:					
Nome e recapiti del dirigente responsabile:					
Esercizio dell'aeromobile					
Data di inizio dell'esercizio/data di applicabilità della modifica:					
Informazioni sull'aeromobile, sull'esercizio e sull'organizzazione di gestione dell'aeronavigabilità continua (1):					
MSN dell'aeromobile	Tipo di aeromobile	Immatricolazione dell'aeromobile (2)	Base principale	Tipo/tipi di esercizio (3)	Organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua (4)
Se del caso, i dettagli delle approvazioni detenute (allegare alla dichiarazione l'elenco delle approvazioni specifiche, comprese le approvazioni specifiche rilasciate da un paese terzo, se pertinente).					
Se del caso, i dettagli dell'approvazione detenuta relativa a operazioni specializzate (allegare le approvazioni, se pertinente)					
Se del caso, l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza con riferimento agli AMC associati che tali metodi sostituiscono (allegare AltMoC).					
Dichiarazioni					
<input type="checkbox"/> L'operatore è conforme, e continuerà a essere conforme, ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio e ai requisiti del regolamento (UE) n. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> La documentazione del sistema di gestione, compreso il manuale delle operazioni, è conforme ai requisiti dell'allegato III (Parte ORO), dell'allegato V (Parte SpA), dell'allegato VI (Parte NCC), o dell'allegato VIII (Parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e tutti i voli saranno effettuati conformemente alle disposizioni del manuale delle operazioni come previsto alla norma ORO.GEN.110, lettera b), dell'allegato III di tale regolamento.					

<input type="checkbox"/> Tutti gli aeromobili utilizzati sono dotati di un certificato di aeronavigabilità valido conformemente al regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione o soddisfano i requisiti specifici di aeronavigabilità applicabili agli aeromobili immatricolati in un paese terzo e oggetto di un contratto di noleggio.
<input type="checkbox"/> Tutti i membri dell'equipaggio di condotta sono titolari di una licenza in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, come previsto nell'allegato III, norma ORO.FC.100, lettera c), del regolamento (UE) n. 965/2012 e i membri dell'equipaggio di cabina, se del caso, sono addestrati in conformità all'allegato III, capo CC, del regolamento (UE) n. 965/2012.
<input type="checkbox"/> (Se pertinente) L'operatore ha attuato e ha dimostrato la conformità a uno standard ufficialmente riconosciuto del settore. Riferimento allo standard: Organismo di certificazione: Data dell'ultima verifica della conformità:
<input type="checkbox"/> L'operatore comunicherà all'autorità competente qualsiasi cambiamento di circostanze che influenzi la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del regolamento (UE) n. 965/2012, come dichiarata all'autorità competente mediante la presente dichiarazione, e qualsiasi modifica delle informazioni e degli elenchi di AltMoC inclusi nella presente dichiarazione o ad essa allegati, come prescritto all'allegato III, norma ORO.GEN.120, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012.
<input type="checkbox"/> L'operatore conferma che le informazioni comunicate nella presente dichiarazione sono corrette.
Data, nome e firma del dirigente responsabile.
<p>(¹) Se lo spazio disponibile nella dichiarazione non è sufficiente, le informazioni devono essere elencate in un allegato a parte. L'allegato deve essere datato e firmato.</p> <p>(²) Se l'aeromobile è registrato anche presso un titolare di COA, specificare il numero di COA di tale titolare.</p> <p>(³) «Tipo/tipi di esercizio» si riferisce al tipo di operazioni effettuate con tale aeromobile, ad esempio operazioni non commerciali o operazioni specializzate quali voli per la fotografia aerea o per la pubblicità aerea, voli per attività giornalistiche, televisive o cinematografiche, operazioni con paracadute, skydiving, voli di collaudo.</p> <p>(⁴) Le informazioni relative all'organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua includono il nome dell'organizzazione, l'indirizzo e il riferimento alla relativa approvazione.»</p>

(4) l'allegato IV (Parte CAT) è così modificato:

a) la norma CAT.GEN.MPA.105 è così modificata:

i) la lettera a) è così modificata:

— i punti 12) e 13) sono sostituiti dai seguenti:

«12) si assicura che l'ispezione pre-volo sia stata effettuata in conformità ai requisiti dell'allegato I (Parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014;

13) si assicura che gli opportuni equipaggiamenti di emergenza siano sempre facilmente accessibili per un utilizzo immediato.»;

— è aggiunto il seguente punto 14):

«14) registra, al termine del volo, i dati relativi all'utilizzo e tutti i difetti noti o sospetti dell'aeromobile nel quaderno tecnico o giornale di rotta dell'aeromobile, al fine di garantire la continuità della sicurezza del volo.»;

ii) è inserita la seguente lettera e):

«e) Il comandante, appena possibile, segnala all'unità dei servizi del traffico aereo (ATS) pertinente le eventuali condizioni meteorologiche o di volo pericolose incontrate che potrebbero incidere sulla sicurezza di altri aeromobili.»;

- b) la norma CAT.GEN.MPA.150 è sostituita dalla seguente:

«CAT.GEN.MPA.150 Ammaraggio — velivoli

L'operatore può utilizzare un velivolo con una configurazione approvata di posti passeggeri superiore a 30 per voli sopra l'acqua a una distanza dalla costa, che consenta un atterraggio di emergenza, superiore alla distanza percorribile in 120 minuti di volo alla velocità di crociera o a 400 miglia nautiche, a seconda di quale delle due è la minore, soltanto se il velivolo è conforme alle disposizioni relative all'ammarraggio prescritte nella specifica o nelle specifiche di certificazione applicabili.»;

- c) alla norma CAT.GEN.MPA.180, lettera a), il punto 10 è sostituito dal seguente:

«10) il quaderno tecnico di bordo, a norma dell'allegato I (Parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014;»;

- d) la norma CAT.GEN.MPA.210 è sostituita dalla seguente:

«CAT.GEN.MPA.210 Localizzazione di aeromobili in difficoltà — Velivoli

I seguenti velivoli sono dotati di mezzi solidi e automatici per determinare con esattezza, a seguito di un incidente durante il quale il velivolo abbia subito gravi danni, l'ubicazione del punto di fine volo:

- 1) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg, aventi una MOPSC superiore a 19 e il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023 compreso;
- 2) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 45 500 kg e il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023 compreso.»;

- e) alla norma CAT.OP.MPA.170, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) ai passeggeri venga fornita una scheda informativa sugli aspetti di sicurezza sulla quale è illustrato con disegni il funzionamento degli equipaggiamenti di sicurezza e di emergenza e delle uscite di emergenza che potrebbero dover utilizzare.»;

- f) la norma CAT.OP.MPA.320 è sostituita dalla seguente:

«CAT.OP.MPA.320 Categorie di velivoli

a) Le categorie di velivoli si basano sulla velocità indicata in soglia pista (V_{AT}) che è uguale alla velocità di stallo (V_{SO}) moltiplicata per 1,3 o alla velocità di stallo a 1 g (V_{S1g}) moltiplicata per 1,23 nella configurazione di atterraggio alla massa massima certificata all'atterraggio. Se sono disponibili sia V_{SO} sia V_{S1g} deve essere utilizzata la V_{AT} che risulta superiore.

- b) Devono essere utilizzate le categorie di velivoli specificate nella seguente tabella.

Tabella 1: Categorie di velivoli corrispondenti a valori di V_{AT}

Categoria di velivolo	V_{AT}
A	meno di 91 kt
B	da 91 a 120 kt
C	da 121 a 140 kt
D	da 141 a 165 kt
E	da 166 a 210 kt

- c) La configurazione all'atterraggio da prendere in considerazione deve essere specificata nel manuale delle operazioni.

- d) L'operatore può applicare una massa all'atterraggio inferiore per determinare la V_{AT} , previa autorizzazione dell'autorità competente. Tale massa all'atterraggio inferiore deve essere un valore permanente, indipendente dalle condizioni variabili delle operazioni quotidiane.»;

- g) alla norma CAT.IDE.A.100, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Gli strumenti e gli equipaggiamenti non richiesti a norma del presente allegato (Parte CAT), nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:
 - 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 e CAT.IDE.A.345 del presente allegato;
 - 2) gli strumenti e gli equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del velivolo, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»;
- h) alla norma CAT.IDE.A.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) l'operatore sia autorizzato dall'autorità competente a utilizzare il velivolo entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento («MMEL») in conformità alla norma ORO.MLR.105, lettera j), dell'allegato III.»;
- i) la norma CAT.IDE.A.125 è così modificata:
- i) alla lettera a), punto 1, il punto iii) è sostituito dal seguente:
 - «iii) l'altitudine barometrica;»;
 - ii) alla lettera b), il punto 1 è sostituito dal seguente:
 - «1) l'altitudine barometrica;»;
- j) la norma CAT.IDE.A.130 è così modificata:
- i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:
 - «b) Due dispositivi per misurare e indicare l'altitudine barometrica.»;
 - ii) alla lettera h), il punto 1 è sostituito dal seguente:
 - «1) l'altitudine barometrica;»;
- k) la norma CAT.IDE.A.205 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
 - «3) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto su ciascun sedile passeggero e bretelle su ciascuna cuccetta nel caso di velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, con un CofA individuale rilasciato per la prima volta a partire dall'8 aprile 2015 compreso;»;
 - ii) alla lettera b), il punto 3 è sostituito dal seguente:
 - «3) includere sui sedili per i membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota, uno dei seguenti elementi:
 - i) due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente;
 - ii) una cinghia diagonale per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente per i seguenti velivoli:
 - A) velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile;
 - B) velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, non conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile e con un CofA individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 28 ottobre 2014;
 - C) velivoli certificati in conformità al CS-VLA o equivalente e al CS-LSA o equivalente.»;
- l) alla norma CAT.IDE.A.245, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
- «d) I velivoli devono essere dotati di un PBE portatile supplementare installato in prossimità degli estintori a mano di cui alla norma CAT.IDE.A.250, lettere b) e c), o in prossimità dell'entrata del compartimento di carico, nel caso in cui l'estintore si trovi all'interno del compartimento di carico.»;

- m) alla norma CAT.IDE.A.275, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:
- «c) Per i velivoli con una MOPSC pari o inferiore a 19 e che sono certificati per il tipo in base alla specifica di certificazione dell'Agenzia, il sistema di illuminazione di emergenza di cui alla lettera a) deve includere gli equipaggiamenti indicati alla lettera b), punti 1, 2 e 3.
 - d) Per i velivoli con una MOPSC pari o inferiore a 19 e che non sono certificati in base alla specifica di certificazione dell'Agenzia, il sistema di illuminazione di emergenza di cui alla lettera a) deve includere gli equipaggiamenti indicati alla lettera b), punto 1.»
- n) alla norma CAT.IDE.A.285, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- «c) Gli idrovolanti utilizzati per voli sull'acqua devono essere equipaggiati con quanto segue:
 - (1) un'ancora galleggiante e altro equipaggiamento necessario per facilitare l'ormeggio, l'ancoraggio o la manovra dell'idrovolante sull'acqua, appropriato alle sue dimensioni, alla sua massa e alle sue caratteristiche di manovrabilità;
 - (2) equipaggiamenti che permettano di emettere i segnali acustici prescritti nei regolamenti internazionali al fine di evitare le collisioni in mare, se pertinente.»
- o) alla norma CAT.IDE.A.345, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- «c) In deroga alla lettera b), i velivoli utilizzati in operazioni a corto raggio nello spazio aereo superiore sopra l'oceano Atlantico settentrionale (North Atlantic High Level Airspace - NAT HLA) e che non attraversano l'oceano Atlantico settentrionale devono essere dotati di almeno un sistema di comunicazione a lungo raggio, nel caso in cui siano pubblicate procedure di comunicazione alternative per lo spazio aereo interessato.»
- p) la norma CAT.IDE.H.100 è così modificata:
- i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) Gli strumenti e gli equipaggiamenti prescritti dal presente capo sono approvati in conformità ai pertinenti requisiti di aeronavigabilità, ad eccezione dei seguenti elementi:
 - 1) le torce portatili individuali;
 - 2) un orologio di precisione;
 - 3) il porta carte;
 - 4) il kit di pronto soccorso;
 - 5) i megafoni;
 - 6) l'equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
 - 7) le ancore galleggianti e l'equipaggiamento per l'ormeggio;
 - 8) i dispositivi di sicurezza per bambini.»
 - ii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:
 - «b) Gli strumenti e gli equipaggiamenti non richiesti a norma del presente allegato (Parte CAT), nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:
 - 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 e CAT.IDE.H.345 del presente allegato;
 - 2) gli strumenti e gli equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'elicottero, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»
- q) alla norma CAT.IDE.H.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) l'operatore sia autorizzato dall'autorità competente a utilizzare l'elicottero entro i limiti della MMEL in conformità alla norma ORO.MLR.105, lettera j), dell'allegato III.»

- r) la norma CAT.IDE.H.125 è così modificata:
- i) alla lettera a), punto 1, il punto iii) è sostituito dal seguente:
«iii) l'altitudine barometrica;»;
 - ii) alla lettera b), il punto 1 è sostituito dal seguente:
«1) l'altitudine barometrica;»;
- s) la norma CAT.IDE.H.130 è così modificata:
- i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:
«b) due dispositivi per misurare e indicare l'altitudine barometrica. Per voli a pilotaggio singolo in VFR di notte, un altimetro barometrico può essere sostituito con un radio altimetro.»;
 - ii) alla lettera h), il punto 1 è sostituito dal seguente:
«1) l'altitudine barometrica;»;
- t) alla norma CAT.IDE.H.315, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) un'ancora galleggiante e altro equipaggiamento necessario per facilitare l'ormeggio, l'ancoraggio o la manovra dell'elicottero sull'acqua, appropriato alle sue dimensioni, alla sua massa e alle sue caratteristiche di manovrabilità; e»;
- u) la norma CAT.IDE.H.320 è sostituita dalla seguente:

«CAT.IDE.H.320 Tutti gli elicotteri utilizzati in voli sull'acqua — ammaraggio

- a) Gli elicotteri devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammarraggio in conformità alla specifica di certificazione pertinente quando vengono utilizzati in prestazioni di classe 1 o 2 in voli sull'acqua in un ambiente ostile a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità di crociera normale.
 - b) Gli elicotteri devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammarraggio in conformità alla specifica di certificazione pertinente o dotati di equipaggiamento di galleggiamento di emergenza se utilizzati in:
 - 1) prestazioni di classe 1 o 2 in voli sull'acqua in un ambiente non ostile a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità di crociera normale;
 - 2) prestazioni di classe 2 con decollo o atterraggio sull'acqua, eccetto nel caso delle operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS) nelle quali, al fine di minimizzare l'esposizione, l'atterraggio o il decollo da un sito operativo HEMS situato in un ambiente congestionato viene effettuato sull'acqua;
 - 3) prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua oltre la distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza.»;
- (5) l'allegato V (Parte SpA) è così modificato:
- a) la norma SpA.GEN.100 è sostituita dalla seguente:

«SpA.GEN.100 Autorità competente

- a) L'autorità competente per il rilascio di un'approvazione specifica è:
 - 1) per l'operatore commerciale l'autorità dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività;
 - 2) per l'operatore non commerciale l'autorità dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività, è stabilito o è residente.

- b) In deroga alla lettera a), punto 2, per gli operatori non commerciali che utilizzano aeromobili registrati in un paese terzo, i requisiti applicabili a norma del presente allegato per l'approvazione delle seguenti operazioni non si applicano se tali approvazioni sono state rilasciate da uno Stato di registrazione che è un paese terzo:
- 1) navigazione basata su requisiti di prestazione (PBN);
 - 2) specifiche delle prestazioni operative minime (MNPS);
 - 3) spazio aereo con separazioni verticali minime ridotte (RVSM);
 - 4) operazioni in bassa visibilità (LVO).»;

- b) alla norma SpA.DG.110, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) assicurare che una copia delle informazioni fornite al pilota in comando o al comandante sia mantenuta a terra e che tale copia, o le informazioni in essa contenute, siano facilmente accessibili al responsabile delle operazioni di volo, al flight dispatcher, o al personale di terra designato responsabile per la rispettiva parte delle operazioni di volo, fino al termine del completamento del volo al quale le informazioni si riferiscono.»;

- c) alla norma SpA.NVIS.110, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) *Radioaltimetro*. Gli elicotteri devono essere equipaggiati con un radioaltimetro in grado di emettere un allarme acustico al di sotto di un'altezza prefissata e un allarme acustico e visivo a un'altezza selezionabile dal pilota, che sia possibile distinguere immediatamente durante tutte le fasi del volo NVIS.»;

- d) la norma SpA.HHO.110 è sostituita dalla seguente:

«SpA.HHO.110 Requisiti relativi all'equipaggiamento per HHO

- a) L'installazione dell'equipaggiamento con verricello per elicotteri diverso da un PCDS semplice, incluso l'equipaggiamento radio per conformarsi alla norma SpA.HHO.115 e a tutte le modifiche successive, devono avere un'approvazione di aeronavigabilità adeguata alle funzioni che si intende svolgere. L'equipaggiamento ausiliario deve essere progettato e testato conformemente agli standard adeguati come richiesto dall'autorità competente.
- b) Le istruzioni relative alla manutenzione dell'equipaggiamento e dei sistemi HHO devono essere stabilite dall'operatore di concerto con il costruttore, e incluse nel programma di manutenzione dell'elicottero dell'operatore, come previsto dal regolamento (UE) n. 1321/2014.»;

- (6) l'allegato VI (Parte NCC) è così modificato:

- a) la norma NCC.GEN.100 è sostituita dalla seguente:

«NCC.GEN.100 Autorità competente

L'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro nel quale l'operatore ha la sua sede principale di attività, è stabilito o è residente.»;

- b) è inserita la seguente norma NCC.GEN.101:

«NCC.GEN.101 Requisiti aggiuntivi per le organizzazioni di addestramento al volo

Le organizzazioni di addestramento autorizzate che sono tenute a essere conformi al presente allegato devono altresì conformarsi alla norma ORO.GEN.310 dell'allegato III, a seconda dei casi.»;

- c) alla norma NCC.IDE.A.100, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non richiesti a norma del presente allegato, nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:

- 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme NCC.IDE.A.245 e NCC.IDE.A.250 del presente allegato;
- 2) gli strumenti e gli equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del velivolo, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»;

- d) alla norma NCC.IDE.A.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) l'operatore sia autorizzato dall'autorità competente a utilizzare il velivolo entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento («MMEL») in conformità alla norma ORO.MLR.105, lettera j), dell'allegato III; o»;
- e) la norma NCC.IDE.A.120 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
 - «3) l'altitudine barometrica;»;
 - ii) alla lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:
 - «1) l'altitudine barometrica;»;
- f) la norma NCC.IDE.A.125 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
 - «3) l'altitudine barometrica;»;
 - ii) alla lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:
 - «1) l'altitudine barometrica;»;
 - iii) La lettera h) è sostituita dalla seguente:
 - «h) un generatore di emergenza, indipendente dal generatore principale, con lo scopo di fornire alimentazione per l'utilizzo e l'illuminazione di un sistema indicatore di assetto per un periodo minimo di 30 minuti. Il generatore di emergenza deve entrare in funzione automaticamente a seguito dell'avaria totale del generatore principale e sullo strumento o sul pannello strumenti deve essere chiaramente indicato che l'indicatore di assetto sta funzionando tramite il generatore di emergenza.»;
- g) alla norma NCC.IDE.A.180, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto deve:
 - 1) avere un unico punto di sgancio;
 - 2) includere, sui sedili per il numero minimo richiesto di membri dell'equipaggio di cabina, due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente;
 - 3) includere, sui sedili per i membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota, uno dei seguenti elementi:
 - i) due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente;
 - ii) una cinghia diagonale per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente per i seguenti velivoli:
 - A) velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile;
 - B) velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, non conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile e con un CofA individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 25 agosto 2016.»;
- h) alla norma NCC.IDE.A.250 è aggiunta la seguente lettera e):
- «e) I velivoli devono essere dotati di equipaggiamento di sorveglianza in conformità ai requisiti dello spazio aereo applicabili.»;
- i) alla norma NCC.IDE.H.100, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- «c) Gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non richiesti a norma del presente allegato, nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:
 - 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme NCC.IDE.H.245 e NCC.IDE.H.250 del presente allegato;
 - 2) gli strumenti e gli equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'elicottero, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»;

- j) alla norma NCC.IDE.H.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) l'operatore sia autorizzato dall'autorità competente a utilizzare l'elicottero entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento («MMEL») in conformità alla norma ORO.MLR.105, lettera j), dell'allegato III; o»;
- k) la norma NCC.IDE.H.120 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) l'altitudine barometrica;»;
- ii) alla lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:
- «1) l'altitudine barometrica;»;
- l) la norma NCC.IDE.H.125 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) l'altitudine barometrica;»;
- ii) alla lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:
- «1) l'altitudine barometrica;»;
- m) la norma NCC.IDE.H.235 è sostituita dalla seguente:

«NCC.IDE.H.235 Tutti gli elicotteri utilizzati in voli sull'acqua — ammaraggio

Gli elicotteri devono essere progettati per atterrare sull'acqua o certificati per l'ammarraggio in conformità alla specifica di certificazione pertinente o dotati di equipaggiamento di galleggiamento di emergenza quando vengono utilizzati in voli sull'acqua in un ambiente ostile a una distanza dalla costa corrispondente a più di 10 minuti di volo alla velocità di crociera normale.»;

- n) alla norma NCC.IDE.H.250 è aggiunta la seguente lettera e):
- «e) Gli elicotteri devono essere dotati di equipaggiamento di sorveglianza in conformità ai requisiti dello spazio aereo applicabili.»;
- (7) l'allegato VII (Parte NCO) è così modificato:
- a) alla norma NCO.GEN.100, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Se l'aeromobile è registrato in un paese terzo, l'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro nel quale l'operatore ha la sua sede principale di attività, è stabilito o è residente.»;
- b) è inserita la seguente norma NCO.GEN.104:

«NCO.GEN.104 Uso di aeromobili inclusi in un COA da parte di un operatore NCO

- a) Un operatore NCO può utilizzare aeromobili a motore non complessi indicati nel COA di un operatore per svolgere operazioni non commerciali conformemente al presente allegato.
- b) L'operatore NCO che utilizza l'aeromobile in conformità alla lettera a) deve stabilire una procedura:
- 1) che descrive chiaramente le modalità di trasferimento del controllo operativo dell'aeromobile tra il titolare del COA e l'operatore NCO, di cui alla norma ORO.GEN.310 dell'allegato III;
 - 2) che descrive la procedura di trasferimento dell'aeromobile al titolare del COA al momento della sua restituzione.
- Tale procedura deve essere inclusa in un contratto tra il titolare del COA e l'operatore NCO.
- L'operatore NCO deve garantire che la procedura sia comunicata al personale pertinente.
- c) L'aeronavigabilità continua degli aeromobili utilizzati conformemente alla lettera a) è gestita dall'organizzazione responsabile dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili inclusi nel COA, in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014.
- d) L'operatore NCO che utilizza l'aeromobile in conformità alla lettera a) deve garantire quanto segue:
- 1) che ogni volo effettuato sotto il suo controllo operativo sia registrato nel quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile;
 - 2) che non siano apportate modifiche ai sistemi o alla configurazione dell'aeromobile;

- 3) che qualsiasi difetto o malfunzionamento tecnico che si verifichi mentre l'aeromobile è sotto il suo controllo operativo sia segnalato all'organizzazione di cui alla lettera c) immediatamente al termine del volo;
 - 4) che il titolare del COA riceva una copia di qualsiasi segnalazione di eventi relativa ai voli effettuati con l'aeromobile, compilata conformemente al regolamento (UE) n. 376/2014 e al regolamento (UE) 2015/1018.»;
- d) alla norma NCO.IDE.A.100, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:
- «b) I seguenti elementi, se richiesti a norma del presente capo, non necessitano di un'approvazione di equipaggiamento:
- 1) i fusibili di ricambio;
 - 2) le torce portatili individuali;
 - 3) un orologio di precisione;
 - 4) il kit di pronto soccorso;
 - 5) l'equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
 - 6) l'ancora galleggiante e l'equipaggiamento per l'ormeggio;
 - 7) i dispositivi di sicurezza per bambini;
 - 8) un PCDS semplice utilizzato da uno specialista come dispositivo di ritenuta.
- c) Gli strumenti e gli equipaggiamenti non richiesti a norma dell'allegato VII (Parte NCO), nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:
- 1) le informazioni fornite da tali strumenti o equipaggiamenti non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme NCO.IDE.A.190 e NCO.IDE.A.195 dell'allegato VII;
 - 2) gli strumenti e gli equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del velivolo, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»;
- e) alla norma NCO.IDE.A.120, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) l'altitudine barometrica;»;
- f) alla norma NCO.IDE.A.125, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) l'altitudine barometrica;»;
- g) alla norma NCO.IDE.A.140, lettera a), il punto 2 è sostituito dal seguente:
- «2) una cintura di sicurezza per ogni sedile e bretelle per ogni cuccetta;»;
- h) alla norma NCO.IDE.A.195 è aggiunta la seguente lettera e):
- «e) I velivoli devono essere dotati di equipaggiamento di sorveglianza in conformità ai requisiti dello spazio aereo applicabili.»;
- i) alla norma NCO.IDE.H.100, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:
- «b) I seguenti elementi, se richiesti a norma del presente capo, non necessitano di un'approvazione di equipaggiamento:
- 1) le torce portatili individuali;
 - 2) un orologio di precisione;
 - 3) il kit di pronto soccorso;
 - 4) l'equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
 - 5) l'ancora galleggiante e l'equipaggiamento per l'ormeggio;
 - 6) i dispositivi di sicurezza per bambini;
 - 7) un PCDS semplice utilizzato da uno specialista come dispositivo di ritenuta.

- c) Gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non richiesti a norma dell'allegato VII (Parte NCO), nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:
- 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme NCO.IDE.H.190 e NCO.IDE.H.195 dell'allegato VII;
 - 2) gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'elicottero, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»;
- j) alla norma NCO.IDE.H.120, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) l'altitudine barometrica;»;
- k) alla norma NCO.IDE.H.125, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) l'altitudine barometrica;»;
- l) alla norma NCO.IDE.H.140, lettera a), i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:
- «1) un posto o una cuccetta per ogni persona a bordo di età pari o superiore a 24 mesi o una postazione per ciascun membro dell'equipaggio o specialista a bordo;
 - 2) una cintura di sicurezza per ogni sedile passeggero, bretelle per ogni cuccetta e dispositivi di ritenuta per ogni postazione;»;
- m) la norma NCO.IDE.H.185 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.H.185 Tutti gli elicotteri utilizzati in voli sull'acqua — ammaraggio

Gli elicotteri in volo sull'acqua in un ambiente ostile ad una distanza superiore a 50 NM dalla costa devono rispettare una delle seguenti condizioni:

- a) essere progettati per atterrare sull'acqua in conformità alle specifiche di certificazione pertinenti;
 - b) essere certificati per l'ammarraggio in conformità alle specifiche di certificazione pertinenti;
 - c) essere dotati di equipaggiamento di galleggiamento di emergenza.»;
- n) alla norma NCO.IDE.H.195 è aggiunta la seguente lettera e):
- «e) Gli elicotteri devono essere dotati di equipaggiamento di sorveglianza in conformità ai requisiti dello spazio aereo applicabili.»;
- o) alla norma NCO.SPEC.HEC.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) L'installazione di tutte le attrezzature con gancio di carico e verricello diverse dai PCDS semplici, nonché tutte le modifiche successive, devono avere un'approvazione di aeronavigabilità adeguata alle funzioni che si intende svolgere.»;
- p) la norma NCO.SPEC.PAR.120 è sostituita dalla seguente:

«NCO.SPEC.PAR.120 Trasporto e immissione di merci pericolose

In deroga alla norma NCO.SPEC.160, i paracadutisti possono portare dispositivi fumogeni e uscire dall'aeromobile per dimostrazioni con il paracadute sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto, purché tali dispositivi siano fabbricati per tale scopo.»;

- q) al capo E è aggiunta la seguente sezione 6:

«SEZIONE 6

Voli di collaudo (MCF, *Maintenance Check Flights*)

NCO.SPEC.MCF.100 Livelli dei voli di collaudo

Prima di effettuare un volo di collaudo, l'operatore deve determinare il livello applicabile del volo di collaudo nel modo seguente:

- a) il «livello A» si applica ai voli di collaudo in cui si prevede l'uso di procedure anormali o di emergenza, come definito nel manuale di volo dell'aeromobile, o quando il volo è necessario per dimostrare il funzionamento di un sistema di backup o di altri dispositivi di sicurezza;

- b) il «livello B» si applica a tutti i voli di collaudo che non sono di «livello A».

NCO.SPEC.MCF.105 Limitazioni operative

- a) In deroga alla norma NCO.GEN.105, lettera a), punto 4, del presente allegato, è possibile effettuare un volo di collaudo con un aeromobile riaddebiato in servizio con una manutenzione incompleta conformemente al punto M.A.801, lettera g), o al punto 145.A.50, lettera e), dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.
- b) In deroga alle norme NCO.IDE.A.105 o NCO.IDE.H.105, il pilota in comando può effettuare un volo con funzioni o parti di equipaggiamento necessari per il volo non operativi o mancanti, se tali funzioni o parti di equipaggiamento non operativi o mancanti sono stati indicati nella lista di controllo di cui alla norma NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista di controllo e informazioni di sicurezza

- a) La lista di controllo di cui alla norma NCO.SPEC.105 deve essere aggiornata secondo quanto necessario prima di ciascun volo di collaudo e deve tener conto delle procedure operative che si prevede di seguire durante lo specifico volo di collaudo.
- b) In deroga alla norma NCO.SPEC.125, lettera b), lo specialista deve essere informato sugli aspetti di sicurezza prima di ogni volo di collaudo.

NCO.SPEC.MCF.120 Requisiti dell'equipaggio di condotta

Nel selezionare un membro dell'equipaggio di condotta per un volo di collaudo, l'operatore deve tenere conto della complessità dell'aeromobile e del livello del volo di collaudo come definito alla norma NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Composizione dell'equipaggio e persone a bordo

- a) Il pilota in comando deve stabilire se sono necessari ulteriori membri dell'equipaggio di condotta e/o specialisti prima di ciascun volo di collaudo che si intende effettuare, tenendo conto del carico di lavoro previsto per i membri dell'equipaggio di condotta o per gli specialisti e della valutazione del rischio.
- b) Il pilota in comando non deve ammettere a bordo persone diverse da quelle indicate alla lettera a) durante un volo di collaudo di «livello A».

NCO.SPEC.MCF.130 Simulazione di procedure anormali o di emergenza in volo

In deroga alla norma NCO.SPEC.145, un pilota in comando può simulare situazioni che richiedano l'applicazione di procedure di emergenza anormali con uno specialista a bordo se la simulazione è necessaria per raggiungere lo scopo del volo e se tale simulazione è stata indicata nella lista di controllo di cui alla norma NCO.SPEC.MCF.110 o nelle procedure operative.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemi ed equipaggiamento

Qualora un volo di collaudo sia destinato a verificare il corretto funzionamento di un sistema o di un equipaggiamento, tale sistema o equipaggiamento deve essere considerato potenzialmente inaffidabile e devono essere stabilite adeguate misure di mitigazione prima del volo al fine di ridurre al minimo i rischi per la sicurezza del volo.»;

(8) l'allegato VIII (Parte SPO) è così modificato:

- a) alla norma SPO.GEN.005, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Il presente allegato si applica a qualsiasi operazione specializzata nella quale l'aeromobile è utilizzato per attività specializzate come agricoltura, edilizia, fotografia, rilevamenti, pattugliamento e ricognizione, pubblicità aerea o voli di collaudo.»;

b) la norma SPO.GEN.100 è sostituita dalla seguente:

«SPO.GEN.100 Autorità competente

L'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro nel quale l'operatore ha la sua sede principale di attività, è stabilito o è residente.»;

c) alla norma SPO.POL.110, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'operatore stabilisce un sistema di massa e bilanciamento al fine di determinare per ciascun volo o serie di voli i seguenti elementi:

- 1) massa operativa a secco dell'aeromobile;
- 2) massa del carico pagante;
- 3) massa del carico di combustibile;
- 4) carico dell'aeromobile e distribuzione del carico;
- 5) massa al decollo, massa all'atterraggio e massa zero combustibile;
- 6) posizioni applicabili del baricentro dell'aeromobile.»;

d) alla norma SPO.IDE.A.100, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

«b) I seguenti elementi, se richiesti a norma del presente capo, non necessitano di un'approvazione di equipaggiamento:

- 1) i fusibili di ricambio;
- 2) le torce portatili individuali;
- 3) un orologio di precisione;
- 4) il porta carte;
- 5) i kit di pronto soccorso;
- 6) l'equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
- 7) l'ancora galleggiante e l'equipaggiamento per l'ormeggio;
- 8) un PCDS semplice utilizzato da uno specialista come dispositivo di ritenuta.

c) Gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non richiesti a norma del presente allegato (Parte SPO), nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:

- 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme SPO.IDE.A.215 e SPO.IDE.A.220 del presente allegato;
- 2) gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non devono incidere sull'aeronavigabilità del velivolo, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»;

e) la norma SPO.IDE.A.105 è sostituita dalla seguente:

«SPO.IDE.A.105 Equipaggiamento minimo per il volo

Un volo non deve essere iniziato qualora uno degli strumenti del velivolo o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni richieste per il volo sia non operativo o mancante, a meno che non venga soddisfatta una delle seguenti condizioni:

- a) il velivolo sia utilizzato conformemente alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL);
- b) nel caso di velivoli a motore complessi e di velivoli utilizzati in operazioni commerciali, l'operatore sia autorizzato dall'autorità competente a utilizzare il velivolo entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL) in conformità alla norma ORO.MLR.105, lettera j), dell'allegato III;
- c) il velivolo sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.»;

- f) la norma SPO.IDE.A.120 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
«3) l'altitudine barometrica.»;
 - ii) alla lettera e), il punto 1 è sostituito dal seguente:
«1) l'altitudine barometrica.»;
- g) la norma SPO.IDE.A.125 è così modificata:
- i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
«3) l'altitudine barometrica.»;
 - ii) alla lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:
«1) l'altitudine barometrica.»;
 - iii) alla lettera e), il punto 4 è sostituito dal seguente:
«4) un generatore di emergenza, indipendente dal generatore principale, con lo scopo di fornire alimentazione per l'utilizzo e l'illuminazione di un sistema indicatore di assetto per un periodo minimo di 30 minuti. Il generatore di emergenza deve entrare in funzione automaticamente a seguito dell'avaria totale del generatore principale e sullo strumento o sul pannello strumenti deve essere chiaramente indicato che l'indicatore di assetto sta funzionando tramite il generatore di emergenza.»;
- h) alla norma SPO.IDE.A.160, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- «e) la cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto di cui alla lettera d) deve:
- 1) avere un unico punto di sgancio;
 - 2) includere, sui sedili per i membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota, uno dei seguenti elementi:
 - i) due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente;
 - ii) una cinghia diagonale per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente per i seguenti velivoli:
 - A) velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile;
 - B) velivoli con una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC pari o inferiore a nove, non conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile e con un CofA individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 25 agosto 2016.»;
- i) alla norma SPO.IDE.A.220 è aggiunta la seguente lettera e):
- «e) I velivoli devono essere dotati di equipaggiamento di sorveglianza in conformità ai requisiti dello spazio aereo applicabili.»;
- j) la norma SPO.IDE.H.100 è così modificata:
- i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:
«b) I seguenti elementi, se richiesti dal presente capo, non prevedono un'approvazione di equipaggiamento:
 - 1) le torce portatili individuali;
 - 2) un orologio di precisione;
 - 3) il kit di pronto soccorso;
 - 4) l'equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
 - 5) l'ancora galleggiante e l'equipaggiamento per l'ormeggio;
 - 6) i dispositivi di sicurezza per bambini;
 - 7) un PCDS semplice utilizzato da uno specialista come dispositivo di ritenuta.»;

ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non richiesti a norma del presente allegato (Parte SPO), nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti a norma del presente regolamento, ma che sono trasportati a bordo, devono soddisfare i seguenti requisiti:

- 1) le informazioni fornite da tali strumenti, equipaggiamenti o accessori non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta ai fini della conformità all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139 o alle norme SPO.IDE.H.215 e SPO.IDE.H.220 del presente allegato;
- 2) gli strumenti, gli equipaggiamenti o gli accessori non devono incidere sull'aeronavigabilità dell'elicottero, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.»

k) la norma SPO.IDE.H.105 è sostituita dalla seguente:

«SPO.IDE.H.105 Equipaggiamento minimo per il volo

Un volo non deve essere iniziato qualora uno degli strumenti dell'elicottero o uno degli equipaggiamenti o delle funzioni richieste per il volo sia non operativo o mancante, a meno che non venga soddisfatta una delle seguenti condizioni:

- a) l'elicottero sia utilizzato conformemente alla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL);
- b) nel caso di elicotteri a motore complessi e di elicotteri utilizzati in operazioni commerciali, l'operatore sia autorizzato dall'autorità competente a utilizzare l'elicottero entro i limiti della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL) in conformità alla norma ORO.MLR.105, lettera j), dell'allegato III;
- c) l'elicottero sia soggetto a un permesso di volo rilasciato conformemente ai requisiti di aeronavigabilità applicabili.»

l) la norma SPO.IDE.H.120 è così modificata:

i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:

«3) l'altitudine barometrica,»;

ii) alla lettera d), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) l'altitudine barometrica,»;

m) la norma SPO.IDE.H.125 è così modificata:

i) alla lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:

«3) l'altitudine barometrica,»;

ii) alla lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) l'altitudine barometrica,»;

n) alla norma SPO.IDE.H.220 è aggiunta la seguente lettera e):

«e) Gli elicotteri devono essere dotati di equipaggiamento di sorveglianza in conformità ai requisiti dello spazio aereo applicabili.»

o) la norma SPO.SPEC.HESLO.100 è sostituita dalla seguente:

«SPO.SPEC.HESLO.100 Procedure operative standard

Le procedure operative standard per HESLO devono specificare:

- a) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), se pertinente;
- b) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
- c) la formazione teorica e pratica pertinente per i membri dell'equipaggio affinché possano svolgere i loro compiti e la formazione pertinente per gli specialisti affinché possano svolgere i loro compiti, nonché la qualifica e la nomina delle persone che sono preposte a questo tipo di formazione per i membri dell'equipaggio e gli specialisti;
- d) le responsabilità e gli obblighi dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
- e) i criteri di prestazione necessari per gli elicotteri, che devono essere soddisfatti per condurre operazioni HESLO;
- f) le procedure normali, anormali e di emergenza.»

p) la norma SPO.SPEC.HEC.100 è sostituita dalla seguente:

«SPO.SPEC.HEC.100 Procedure operative standard

Le procedure operative standard per HEC devono specificare:

- a) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), se pertinente;
 - b) la composizione e i requisiti relativi all'esperienza dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
 - c) la formazione teorica e pratica pertinente per i membri dell'equipaggio affinché possano svolgere i loro compiti e la formazione pertinente per gli specialisti affinché possano svolgere i loro compiti, nonché la qualifica e la nomina delle persone che sono preposte a questo tipo di formazione per i membri dell'equipaggio e gli specialisti;
 - d) le responsabilità e gli obblighi dei membri dell'equipaggio e degli specialisti;
 - e) i criteri di prestazione necessari per gli elicotteri, che devono essere soddisfatti per condurre operazioni HEC;
 - f) le procedure normali, anormali e di emergenza.»;
- q) alla norma SPO.SPEC.HEC.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) L'installazione di tutte le attrezzature con gancio di carico e verricello diverse dai PCDS semplici, nonché tutte le modifiche successive, devono avere un'approvazione di aeronavigabilità adeguata alle funzioni che si intende svolgere.»;
- r) la norma SPO.SPEC.PAR.125 è sostituita dalla seguente:

«SPO.SPEC.PAR.125 Immissione di merci pericolose

In deroga alla norma SPO.GEN.155, i paracadutisti possono uscire dall'aeromobile per dimostrazioni con il paracadute sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto portando dispositivi fumogeni, purché tali dispositivi siano fabbricati a tale scopo.»;

s) al capo E è aggiunta la seguente sezione 5:

«SEZIONE 5

Voli di collaudo (MCF, Maintenance Check Flights)

SPO.SPEC.MCF.100 Livelli dei voli di collaudo

Prima di effettuare un volo di collaudo, l'operatore deve determinare il livello applicabile nel volo di collaudo nel modo seguente:

- a) il «livello A» si applica ai voli di collaudo in cui si prevede l'uso di procedure anormali o di emergenza, come definito nel manuale di volo dell'aeromobile, o quando il volo è necessario per dimostrare il funzionamento di un sistema di backup o di altri dispositivi di sicurezza;
- b) il «livello B» si applica a tutti i voli di collaudo che non sono di «livello A».

SPO.SPEC.MCF.105 Programma di volo per un volo di collaudo di «livello A»

Prima di effettuare un volo di collaudo di livello A con aeromobili a motore complessi, l'operatore deve elaborare un programma di volo e la relativa documentazione.

SPO.SPEC.MCF.110 Manuale di volo per un volo di collaudo di «livello A»

L'operatore che effettua un volo di collaudo di «livello A» deve:

- a) descrivere le operazioni e le procedure associate nel manuale delle operazioni di cui alla norma ORO. MLR.100 dell'allegato III o in un manuale di volo di collaudo dedicato;
- b) aggiornare il manuale quando necessario;

- c) informare tutto il personale interessato del manuale e delle sue modifiche che sono pertinenti per le loro funzioni;
- d) fornire il manuale e i relativi aggiornamenti all'autorità competente.

SPO.SPEC.MCF.115 Requisiti dell'equipaggio di condotta per voli di collaudo di «livello A»

- a) L'operatore deve selezionare adeguatamente i membri dell'equipaggio di condotta tenendo conto della complessità dell'aeromobile e del livello del volo di collaudo. Nel selezionare i membri dell'equipaggio di condotta per un volo di collaudo di «livello A» con un aeromobile a motore complesso, l'operatore deve garantire che:
 - 1) il pilota in comando abbia seguito un corso di addestramento conformemente alla norma SPO.SPEC.MCF.120; se l'addestramento è avvenuto in un simulatore, il pilota deve effettuare almeno un volo di collaudo di «livello A» come pilota non ai comandi o come osservatore prima di volare come pilota in comando su un volo di collaudo di «livello A»;
 - 2) il pilota in comando abbia completato, su aeromobili appartenenti alla stessa categoria di aeromobili, un minimo di 1 000 ore di volo, di cui almeno 400 come pilota in comando in un aeromobile a motore complesso e almeno 50 di volo su quel particolare tipo di aeromobile.

In deroga al precedente punto 2, se l'operatore inizia a utilizzare un nuovo tipo di aeromobile e ha valutato le qualifiche del pilota in conformità a una procedura di valutazione stabilita, l'operatore può selezionare un pilota che abbia meno di 50 ore di esperienza su quel particolare tipo di aeromobile.
- b) I piloti in possesso di un'abilitazione alle prove in volo di cui al regolamento (UE) n. 1178/2011 devono ottenere un credito pieno per il corso di addestramento di cui alla precedente lettera a), punto 1, a condizione che i piloti in possesso di una abilitazione alle prove in volo abbiano ricevuto la necessaria formazione iniziale e periodica sulla gestione delle risorse dell'equipaggio conformemente ai punti ORO.FC.115 e ORO.FC.215, dell'allegato III.
- c) Il pilota in comando non deve effettuare un volo di collaudo di «livello A» su un aeromobile a motore complesso a meno che non abbia effettuato un volo di collaudo di «livello A» nei 36 mesi precedenti.
- d) Un'esperienza recente di pilota in comando su un volo di collaudo di «livello A» è acquisita nuovamente dopo aver effettuato un volo di collaudo di «livello A» in qualità di osservatore o di pilota non ai comandi, o dopo aver svolto la funzione di pilota in comando in un volo di collaudo di «livello A» in un simulatore.

SPO.SPEC.MCF.120 Corso di addestramento dell'equipaggio di condotta per voli di collaudo di «livello A»

- a) Il corso di addestramento necessario per un volo di collaudo di «livello A» deve essere effettuato conformemente a un programma dettagliato.
- b) L'istruzione di volo del corso di addestramento deve essere effettuata in uno dei seguenti modi:
 - 1) in un simulatore che, a fini di addestramento, rifletta adeguatamente la reazione dell'aeromobile e dei suoi sistemi ai controlli effettuati;
 - 2) durante un volo in un aeromobile che dimostri le tecniche di volo di collaudo.
- c) Un corso di addestramento seguito per una categoria di aeromobili è considerato valido per tutti i tipi di aeromobile di tale categoria.
- d) Prendendo in considerazione l'aeromobile utilizzato per l'addestramento e l'aeromobile che sarà utilizzato durante il volo di collaudo, l'operatore deve specificare se è richiesto un addestramento sulle differenze tra gli aeromobili o un addestramento di familiarizzazione e deve descrivere i contenuti di tale addestramento.

SPO.SPEC.MCF.125 Composizione dell'equipaggio e persone a bordo

- a) L'operatore deve stabilire le procedure per individuare la necessità di ulteriori specialisti.
- b) Per un volo di collaudo di «livello A», l'operatore deve definire nel manuale la politica da adottare in merito alle altre persone a bordo.

- c) Per i voli di collaudo di «livello A» è necessaria la presenza di uno specialista o di un pilota aggiuntivo nel compartimento dell'equipaggio di condotta per assistere i membri dell'equipaggio di condotta, a meno che la configurazione dell'aeromobile non lo consenta o l'operatore possa motivare il fatto che i membri dell'equipaggio di condotta non abbiano bisogno di assistenza, considerando il carico di lavoro dell'equipaggio di condotta in base al programma di volo.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulazione di procedure anormali o di emergenza in volo

In deroga alla norma SPO.OP.185 uno specialista può essere presente a bordo di un volo di collaudo di «livello A» se la sua presenza è necessaria per raggiungere lo scopo del volo ed è stata indicata nel programma di volo.

SPO.SPEC.MCF.135 Limiti dei tempi di volo e requisiti relativi ai tempi di riposo

Al momento di assegnare i membri dell'equipaggio ai voli di collaudo, gli operatori cui si applica il capo FTL dell'allegato III (Parte ORO) devono applicare le disposizioni di tale capo.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemi ed equipaggiamento

Qualora un volo di collaudo sia destinato a verificare il corretto funzionamento di un sistema o di un equipaggiamento, tale sistema o equipaggiamento deve essere considerato potenzialmente inaffidabile e devono essere stabilite adeguate misure di mitigazione prima del volo al fine di ridurre al minimo i rischi per la sicurezza del volo.

SPO.SPEC.MCF.145 Fonoregistratore in cabina di pilotaggio, registratore dei dati di volo e requisiti per le registrazioni delle comunicazioni dei dati per i titolari di COA

Per un volo di collaudo di un aeromobile normalmente utilizzato per operazioni CAT, continuano ad applicarsi le disposizioni relative ai fonoregistratori in cabina di pilotaggio (CVR), ai registratori dei dati di volo (FDR) e alle registrazioni delle comunicazioni dei dati (DLR) di cui all'allegato IV (Parte CAT).».

ALLEGATO II

Gli allegati I e V ter sono così modificati:

1) al punto M.A.201 dell'allegato I (parte M) è aggiunta la seguente lettera k):

«k) Qualora un aeromobile incluso in un certificato di operatore aereo sia utilizzato per operazioni non commerciali o per operazioni specializzate ai sensi della norma ORO.GEN.310 dell'allegato III o della norma NCO.GEN.104 dell'allegato VII del regolamento (UE) n. 965/2012, l'operatore assicura che i compiti connessi al mantenimento dell'aeronavigabilità siano svolti dalla CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) o dall'impresa di aeronavigabilità combinata approvata in conformità all'allegato V quinquies («CAO»), a seconda dei casi, del titolare del certificato di operatore aereo.»;

2) al punto ML.A.201 dell'allegato V ter (parte ML) è aggiunta la seguente lettera h):

«h) Nel caso in cui un aeromobile incluso in un certificato di operatore aereo sia utilizzato per operazioni non commerciali o specializzate ai sensi della norma ORO.GEN.310 dell'allegato III o della norma NCO.GEN.104 dell'allegato VII del regolamento (UE) n. 965/2012, l'operatore assicura che i compiti connessi al mantenimento dell'aeronavigabilità siano svolti dalla CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) o dall'impresa di aeronavigabilità combinata approvata in conformità all'allegato V quinquies («CAO»), a seconda dei casi, del titolare del certificato di operatore aereo.».
