Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►B

REGOLAMENTO (UE) 2016/1199 DELLA COMMISSIONE

del 22 luglio 2016

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda l'approvazione operativa della navigazione basata su requisiti di prestazione, la certificazione e la sorveglianza dei fornitori di servizi dati e le operazioni fuori costa effettuate da elicotteri e che rettifica tale regolamento

(GU L 198 del 23.7.2016, pag. 13)

Rettificato da:

►C1 Rettifica, GU L 221 del 26.8.2019, pag. 8 (2016/1199)

▼B

REGOLAMENTO (UE) 2016/1199 DELLA COMMISSIONE

del 22 luglio 2016

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda l'approvazione operativa della navigazione basata su requisiti di prestazione, la certificazione e la sorveglianza dei fornitori di servizi dati e le operazioni fuori costa effettuate da elicotteri e che rettifica tale regolamento

Articolo 1

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

1) l'articolo 5, paragrafo 2, è così modificato:

a) il termine «e» alla fine della lettera e) è soppresso;

b) è aggiunta la lettera g) seguente:

«g) elicotteri utilizzati per operazioni fuori costa (HOFO).»;

2) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. In deroga all'articolo 5, gli Stati membri possono continuare, fino al 30 giugno 2018, a esigere un'approvazione specifica e requisiti supplementari sotto il profilo delle procedure, della dotazione, delle qualifiche dell'equipaggiamento e della formazione per quanto riguarda le operazioni CAT fuori costa effettuate da elicotteri. Gli Stati membri comunicano alla Commissione e all'Agenzia i requisiti supplementari previsti per queste approvazioni specifiche. Tali requisiti non possono essere meno restrittivi di quelli previsti agli allegati III e IV.»;

b) il paragrafo 7 è soppresso;

c) sono aggiunti i paragrafi 8 e 9 seguenti:

«8. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, prima frase, gli operatori di velivoli a motore complessi aventi una massa massima certificata al decollo (MCTOM) uguale o inferiore a 5 700 kg, equipaggiati con motori a turboelica, impiegati in operazioni non commerciali, utilizzano tali velivoli solo a norma dell'allegato VII.

9. In deroga all'articolo 5, paragrafo 5, lettera a), le organizzazioni di addestramento, quando svolgono attività di addestramento al volo su velivoli a motore complessi aventi una massa massima certificata al decollo (MCTOM) uguale o inferiore a 5 700 kg, equipaggiati con motori a turboelica, utilizzano tali velivoli a norma dell'allegato VII.»;

3) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«Articolo 10

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 28 ottobre 2012, fatte salve le disposizioni di cui ai successivi paragrafi 2, 3, 4, 5 e 6.

▼B

2. Gli allegati II e VII si applicano alle operazioni non commerciali con palloni e alianti a decorrere dal 25 agosto 2013, fatta eccezione per gli Stati membri che hanno deciso di non applicarle, in toto o in parte, in conformità alle disposizioni vigenti al momento di tale decisione e nella misura in cui essa è stata adottata. Tali Stati membri applicano gli allegati II e VII alle operazioni non commerciali con palloni a decorrere dall'8 aprile 2018 e alle operazioni non commerciali con alianti a decorrere dall'8 aprile 2019 o dalle date indicate nella loro decisione, a seconda del caso.

3. Gli allegati II, III, VII e VIII si applicano alle operazioni specializzate con palloni e alianti a decorrere dal 1º luglio 2014, fatta eccezione per gli Stati membri che hanno deciso di non applicarle, in toto o in parte, in conformità alle disposizioni vigenti al momento di tale decisione e nella misura in cui essa è stata adottata. Tali Stati membri applicano gli allegati II, III, VII e VIII alle operazioni specializzate con palloni a decorrere dall'8 aprile 2018 e alle operazioni specializzate con alianti a decorrere dall'8 aprile 2019 o dalle date indicate nella loro decisione, a seconda del caso.

4. Gli allegati II, III, VII e VIII si applicano alle operazioni specializzate con velivoli ed elicotteri a decorrere dal 1º luglio 2014, fatta eccezione per gli Stati membri che hanno deciso di non applicarle, in toto o in parte, in conformità alle disposizioni vigenti al momento di tale decisione e nella misura in cui essa è stata adottata. Tali Stati membri applicano gli allegati II, III, VII e VIII alle operazioni specializzate con velivoli ed elicotteri a decorrere dal 21 aprile 2017 o dalle date indicate nella loro decisione, a seconda del caso.

5. Gli allegati II, III e IV si applicano alle:

a) operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aeroporto o sito operativo con velivoli con prestazioni di classe B o elicotteri non complessi a decorrere dal 1º luglio 2014, fatta eccezione per gli Stati membri che hanno deciso di non applicarle, in toto o in parte, in conformità alle disposizioni vigenti al momento di tale decisione e nella misura in cui essa è stata adottata. Tali Stati membri applicano gli allegati II, III e IV alle operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aeroporto o sito operativo con velivoli con prestazioni di classe B o elicotteri non complessi a decorrere dal 21 aprile 2017 o dalle date indicate nella loro decisione, a seconda del caso;

b) operazioni CAT con palloni e alianti a decorrere dal 1º luglio 2014, fatta eccezione per gli Stati membri che hanno deciso di non applicarle, in toto o in parte, in conformità alle disposizioni vigenti al momento di tale decisione e nella misura in cui essa è stata adottata. Tali Stati membri applicano gli allegati II, III e IV alle operazioni CAT con palloni a decorrere dall'8 aprile 2018 e alle operazioni CAT con alianti a decorrere dall'8 aprile 2019 o dalle date indicate nella loro decisione, a seconda del caso.

6. Durante i periodi di cui ai paragrafi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo si applicano, a seconda del caso, le disposizioni seguenti:

▼B

a) a decorrere dalla data di entrata in vigore dei requisiti di cui al presente regolamento le autorità competenti adottano misure graduali ed efficaci per conformarsi a tali requisiti, anche adeguando i rispettivi sistemi di organizzazione e di gestione, la formazione del personale, le procedure e i manuali nonché i programmi di sorveglianza;

b) gli operatori adeguano i rispettivi sistemi di gestione, i programmi di formazione, le procedure e i manuali per renderli conformi ai requisiti di cui al presente regolamento, se pertinente, entro la data di applicazione di tali requisiti;

c) fino alla data di applicazione dei requisiti pertinenti di cui al presente regolamento, gli Stati membri continuano a rilasciare, rinnovare o modificare certificati, autorizzazioni e approvazioni in conformità alle norme vigenti prima dell'entrata in vigore di tali requisiti o, nel caso di operazioni CAT che iniziano e si concludono nello stesso aeroporto o sito operativo con velivoli con prestazioni di classe B o elicotteri non complessi, conformemente:

— all'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 e relative deroghe nazionali, in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3922/91, per i velivoli, e

— alle norme nazionali per gli elicotteri;

d) i certificati, le autorizzazioni e le approvazioni rilasciati dagli Stati membri prima della data di applicazione dei requisiti pertinenti di cui al presente regolamento si considerano rilasciati in conformità a tali requisiti. Essi saranno tuttavia sostituiti dai certificati, dalle autorizzazioni e dalle approvazioni rilasciati, ove opportuno, a norma del presente regolamento entro sei mesi dalla data di applicazione dei requisiti pertinenti del presente regolamento;

e) gli operatori soggetti a un obbligo di dichiarazione in conformità al presente regolamento presentano le loro dichiarazioni entro la data di applicazione dei requisiti pertinenti del presente regolamento.»;

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

Articolo 2

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

1) nell'allegato IV (parte CAT), CAT.POL.A.240, lettera b), il paragrafo 4) è sostituito dal seguente:

«4) l'equipaggio di condotta deve avere una conoscenza adeguata della rotta e delle procedure da utilizzare conformemente al capo FC della parte ORO.»;

▼B

2) nell'allegato VII (parte NCO), il testo della norma NCO.GEN.103 è sostituito dal seguente:

«I voli introduttivi di cui all'articolo 6, paragrafo 4 *bis*, lettera c), del presente regolamento, quando vengono effettuati in conformità al presente allegato, devono:

a) iniziare e concludersi nello stesso aeroporto o sito operativo, ad eccezione di palloni e alianti;

b) essere operati in VFR di giorno;

c) essere controllati da una persona designata responsabile della sicurezza; e

d) essere conformi alle altre condizioni stabilite dall'autorità competente.»

Articolo 3

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

Esso si applica a decorrere dal 25 agosto 2016.

Tuttavia:

a) l'articolo 1, paragrafo 1, e il punto 1, lettere a), b), c) e d), il punto 2, lettera c), il punto 3, lettere a), e), g), m), n) e o), il punto 4, lettera c), il punto 5, lettere d), j), k) e l), il punto 7, lettere d), k) e l), dell'allegato si applicano a decorrere dal 1º luglio 2018;

b) il punto 3, lettere l) e q), il punto 5, lettere i) e n), il punto 6, lettere k) e n), il punto 7, lettere j) e n), dell'allegato si applicano a decorrere dal 1º gennaio 2019.

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

▼B

ALLEGATO

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

1) nell'allegato I (Definizioni):

a) il paragrafo 69) è sostituito dal seguente:

«69) «ambiente ostile»:

a) un'area in cui:

i) un atterraggio forzato non può essere compiuto in sicurezza per l'inadeguatezza della superficie; o

ii) gli occupanti dell'elicottero non possono essere adeguatamente protetti dagli elementi; o

iii) i tempi di risposta e la capacità di ricerca e salvataggio non sono assicurati in modo congruo con l'esposizione prevista; o

iv) c'è un rischio inaccettabile di danni a persone o proprietà in superficie;

b) in ogni caso, le seguenti aree:

i) per operazioni su specchi d'acqua, l'area di mare aperto a Nord di 45N e a Sud di 45S, a meno che le zone siano designate quali non ostili dall'autorità responsabile dello Stato in cui vengono effettuate le operazioni; e

ii) le zone di un'area congestionata, prive di aree idonee per un atterraggio di emergenza in sicurezza»;

b) il paragrafo 86) è sostituito dal seguente:

«86) «operazione fuori costa», un'operazione con elicottero che richiede l'effettuazione di una parte sostanziale del volo su aree di mare aperto da o verso una località fuori costa.»;

c) è inserito il paragrafo 86 *bis*) seguente:

«86 *bis*) «località fuori costa», una installazione destinata a essere utilizzata per le operazioni con elicotteri su una struttura fuori costa fissa o galleggiante o un'imbarcazione.»;

d) è inserito il paragrafo 86 *ter*) seguente:

«86 *ter*) «area di mare aperto», l'area d'acqua al largo della costa.»;

e) è inserito il paragrafo 103 *bis*) seguente:

«103 *bis*) «specifica relativa alle prestazioni di navigazione richieste (RNP)», specifica di navigazione per operazioni PBN che comprende un obbligo di monitoraggio e allarme a bordo delle prestazioni di navigazione.»;

2) nell'allegato II (Parte ARO):

a) è aggiunta la norma ARO.OPS.240 seguente:

«ARO.OPS.240 Approvazione specifica di RNP AR APCH

a) Laddove la conformità ai requisiti di cui alla norma SPA.PBN.105 sia stata dimostrata dal richiedente, l'autorità competente rilascia un'approvazione specifica generica o un'approvazione specifica riferita a una procedura per RNP AR APCH.

▼B

b) In caso di approvazione specifica riferita a una procedura, l'autorità competente:

1) elenca nell'approvazione PBN le procedure di avvicinamento strumentale approvate in determinati aeroporti;

2) istituisce un coordinamento con le autorità competenti per tali aeroporti, se del caso; e

3) tiene conto di eventuali crediti derivanti dalle approvazioni specifiche RNP AR APCH già rilasciate al richiedente.»;

b) l'appendice II è sostituita dalla seguente:

▼B

«Appendice II

SPECIFICHE DELLE OPERAZIONI **(soggette alle condizioni approvate nel manuale delle operazioni)**				
Recapiti dell'autorità di rilascio Telefono ([1]): _____; fax _____; E-mail: _____;				
COA ([2]): Nome dell'operatore ([3]): Data ([4]): Firma: Operante come: denominazione commerciale Specifiche delle operazioni#:				
Modello dell'aeromobile ([5]): Marche d'immatricolazione ([6]):				
Operazioni commerciali ☐				
Zona dell'operazione ([7]):				
Limitazioni speciali ([8]):				
Approvazioni specifiche:	Sì	No	Specifiche ([9])	Note
Merci pericolose	☐	☐		
Operazioni in bassa visibilità Decollo Avvicinamento e atterraggio	☐	☐	CAT ([10]) …. RVR ([11]): m DA/H: RVR piedi: m	
RVSM ([12]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([13]) ☐ N/A	☐	☐	Tempo di diversione massimo ([14]): min.	
Specifiche di navigazione complesse per operazioni PBN ([15])	☐	☐		([16])
Specifica delle prestazioni minime di navigazione	☐	☐		
Operazioni con elicotteri con sistema di visione notturna	☐	☐		
Operazioni con elicotteri con verricello	☐	☐		
Operazioni con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza	☐	☐		

▼B

Operazioni fuori costa effettuate da elicotteri	☐	☐		
Addestramento dell'equipaggio di cabina ([17])	☐	☐		
Rilascio dell'attestato CC ([18])	☐	☐		
Mantenimento dell'aeronavigabilità continua	☐	☐	([19])	
Altri ([20])				

([1]) Numeri di telefono e di fax dell'autorità competente, incluso il prefisso del paese. Indirizzo di posta elettronica da fornire se disponibile.
([2]) Inserire il numero relativo al certificato di operatore aereo (COA).
([3]) Inserire il nome di registrazione dell'operatore e la denominazione commerciale dell'operatore, se diversa. Inserire «Operante come» 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 destinata alle note dell'approvazione specifica.
([7]) Elenco delle aree geografiche dell'operazione autorizzata (mediante coordinate geografiche o rotte specifiche, regione di informazione di volo o confini nazionali o regionali).
([8]) Elenco delle limitazioni speciali applicabili (ad esempio, solo in VFR, solo di giorno ecc.).
([9]) Elencare in questa colonna i criteri più permissivi per ciascuna approvazione o tipo di approvazione (con i criteri appropriati).
([10]) 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 (DH) in piedi. Deve essere usata una riga per ciascuna categoria di avvicinamento.
([11]) Inserire la RVR minima di decollo approvata in metri. Deve essere usata una riga per ciascuna approvazione se vengono rilasciate approvazioni differenti.
([12]) La casella non applicabile (N/A) può essere selezionata solo se la base delle nubi (ceiling) massima dell'aeromobile è inferiore a FL290.
([13]) Attualmente le operazioni a lungo raggio (ETOPS) riguardano soltanto velivoli bimotore. La casella non applicabile (N/A) può quindi essere selezionata soltanto se il modello dell'aeromobile ha più o meno di due motori.
([14]) Possono essere indicati anche la distanza limite (in NM) e il tipo di motore.
([15]) Navigazione basata su requisiti di prestazione (*Performance-Based Navigation* — 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 «Note». Le singoli approvazioni di procedure specifiche RNP AR APCH possono essere elencate nelle specifiche delle operazioni o nel manuale delle operazioni. Nell'ultimo caso le specifiche delle operazioni dovrebbero fare riferimento alla pagina corrispondente nel manuale delle operazioni.
([16]) Specificare se l'approvazione specifica è limitata a determinati fine pista e/o aeroporti.
([17]) Approvazione relativa alla conduzione del corso d'addestramento e degli esami da compilare dai richiedenti un attestato di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione.
([18]) Approvazione per il rilascio di attestati di equipaggio di cabina, come specificato nell'allegato V (Parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione.
([19]) Il nome della persona/dell'organizzazione responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e un riferimento al regolamento che prevede tale attività, ad esempio il regolamento (CE) n. 1321/2014 della Commissione, allegato I (Parte M), capitolo G.
([20]) 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, procedure d'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, aeromobili utilizzati per operazioni non commerciali).

MODELLO AESA 139 Edizione 2»;

c) nell'appendice V, la nota 6 del MODELLO AESA 140 è sostituita dalla seguente:

«([6]) Elencare nella presente colonna tutte le operazioni approvate, ad esempio, merci pericolose, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.»;

3) nell'allegato IV (Parte CAT):

a) la norma CAT.OP.MPA.120 è soppressa;

b) è inserita la norma CAT.OP.MPA.126 seguente:

«CAT.OP.MPA.126 Navigazione basata su requisiti di prestazione

L'operatore garantisce che, quando la navigazione basata su requisiti di prestazione (PBN) è necessaria per la rotta o la procedura da seguire:

▼B

a) la specifica di navigazione PBN pertinente è indicata nel manuale di volo del velivolo o in un altro documento approvato dall'autorità di certificazione nell'ambito della valutazione di aeronavigabilità o si basa su tale approvazione; e

b) l'aeromobile è operato in conformità alla specifica di navigazione pertinente e alle limitazioni contenute nel manuale di volo o nell'altro documento di cui sopra.»;

c) alla norma CAT.OP.MPA.135, lettera a), il paragrafo 1) è sostituito dal seguente:

«1) le installazioni nello spazio, le installazioni e i servizi a terra, compresi i servizi meteorologici, sono adeguati alle operazioni previste;»;

d) alla norma CAT.OP.MPA.175, lettera b):

i) il paragrafo 6) è sostituito dal seguente:

«6) le installazioni nello spazio, le installazioni e i servizi a terra richiesti per il volo previsto sono disponibili e adeguati;»

ii) il termine «e» alla fine del paragrafo 7) è soppresso;

iii) è inserito il paragrafo 7 *bis*) seguente:

«7 *bis*) Le banche dati di navigazione richieste per la navigazione basata su requisiti di prestazione sono idonee e attuali; e»;

e) la norma CAT.OP.MPA.181 è sostituita dalla seguente:

«CAT.OP.MPA.181 Selezione di aeroporti e siti operativi — elicotteri

a) Per i voli in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC), il comandante seleziona un aeroporto alternato al decollo entro un'ora di volo alla velocità normale di crociera qualora non sia possibile ritornare al sito di partenza a causa di condizioni meteorologiche avverse.

b) Per voli IFR o voli VFR con navigazione tramite mezzi diversi dai riferimenti visivi al suolo, il comandante specifica almeno un aeroporto alternato di destinazione nel piano di volo operativo, a meno che:

1) per un volo verso un'altra destinazione su terra, la durata del volo e le condizioni meteorologiche siano tali da rendere possibile un avvicinamento e un atterraggio in condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC) al tempo stimato di arrivo al sito sul quale si vuole atterrare; o

2) il sito dove si vuole atterrare sia isolato e non ci sia disponibilità di un sito alternato; in questo caso viene determinato un punto di non ritorno (PNR).

c) L'operatore sceglie due aeroporti alternati alla destinazione se:

1) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche relative all'aeroporto di destinazione indicano che, nel periodo che inizia un'ora prima e termina un'ora dopo il previsto orario di arrivo, le condizioni meteorologiche saranno inferiori ai minimi di pianificazione applicabili; o

2) non è disponibile alcuna informazione meteorologica per l'aeroporto di destinazione.

d) L'operatore indica nel piano di volo operativo gli aeroporti alternati richiesti.»;

▼B

f) è inserita la norma CAT.OP.MPA.182 seguente:

«CAT.OP.MPA.182 Aeroporti di destinazione — Operazioni di avvicinamento strumentale

L'operatore assicura che siano disponibili mezzi sufficienti per navigare e atterrare all'aeroporto di destinazione o a ogni aeroporto alternato di destinazione in caso di perdita di capacità per la prevista operazione di avvicinamento e di atterraggio.»;

g) alla norma CAT.OP.MPA.247, la lettera b) è soppressa;

h) la norma CAT.OP.MPA.295 è sostituita dalla seguente:

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

L'operatore stabilisce le procedure operative e i programmi di addestramento quando l'ACAS è installato e funzionante, in modo che l'equipaggio sia adeguatamente addestrato nella prevenzione delle collisioni e competente nell'uso dell'ACAS II.»;

i) alla norma CAT.IDE.A.205, lettera a), il paragrafo 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 inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, con un certificato di aeronavigabilità individuale rilasciato per la prima volta l'8 aprile 2015 o in una data successiva;»;

j) alla norma CAT.IDE.A.205, 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 l'equipaggio di cabina minimo richiesto, due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente; e

3) sui sedili per i membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota:

i) due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente; o

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 inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile;

B) velivoli con una MCTOM inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, non conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile e con un certificato di aeronavigabilità individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 28 ottobre 2014; e

C) velivoli certificati in conformità al CS-VLA o equivalente e al CS-LSA o equivalente.»;

▼B

k) alla norma CAT.IDE.A.345, è aggiunta la lettera f) seguente:

«f) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»

l) La norma CAT.IDE.A.355 è sostituita dalla seguente:

«CAT.IDE.A.355 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate in tutti i velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi l'operatore informa l'equipaggio di volo e altro personale interessato, garantendo che tali dati non siano utilizzati.»;

m) alla norma CAT.IDE.H.280, la lettera b) è soppressa;

n) La norma CAT.IDE.H.295 è sostituita dalla seguente:

«CAT.IDE.H.295 Tute termiche per l'equipaggio

Ciascun membro dell'equipaggio indossa una tuta termica nelle prestazioni di classe 3 in voli sull'acqua oltre la distanza di autorotazione o la distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante indichino che la temperatura del mare sarà inferiore a 10 °C durante il volo.»;

o) la norma CAT.IDE.H.310 è soppressa;

p) alla norma CAT.IDE.H.345, è aggiunta la lettera e) seguente:

«e) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

q) è aggiunta la norma CAT.IDE.H.355 seguente:

▼C1

«CAT.IDE.H.355 Gestione delle basi di dati aeronautici

▼B

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate in tutti i velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi l'operatore informa l'equipaggio di volo e altro personale interessato, garantendo che tali dati non siano utilizzati.»;

▼B

4) Nell'allegato V (Parte SPA):

a) la norma SPA.PBN.100 è sostituita dalla seguente:

«SPA.PBN.100 Operazioni PBN

a) L'approvazione è richiesta per ciascuna delle seguenti specifiche PBN:

1) RNP AR APCH; e

2) RNP 0.3 per le operazioni con elicotteri.

b) L'approvazione per le operazioni RNP AR APCH consente gli interventi sulle procedure pubbliche di avvicinamento strumentale che soddisfano i criteri di progettazione di procedure ICAO applicabili.

c) L'approvazione specifica riferita a una procedura per RNP AR APCH o RNP 0.3 è richiesta per le procedure private di avvicinamento strumentale o per le procedure pubbliche di avvicinamento strumentale che non soddisfano i criteri di progettazione di procedure ICAO applicabili o qualora sia prevista dalle pubblicazioni di informazione aeronautica (*Aeronautical Information Publication* -AIP) o dall'autorità competente.»;

b) la norma SPA.PBN.105 PBN è sostituita dalla seguente:

«SPA.PBN.105 Approvazione operativa PBN

Al fine di ottenere un'approvazione operativa PBN specifica da parte dell'autorità competente, l'operatore deve fornire le prove che:

a) l'approvazione di aeronavigabilità pertinente, idonea per l'operazione PBN che si intende effettuare, è specificata nel manuale di volo del velivolo o in un altro documento approvato dall'autorità di certificazione nell'ambito della valutazione di aeronavigabilità o si basa su tale approvazione;

b) è stato stabilito un programma di addestramento per i membri dell'equipaggio di condotta e per il personale pertinente che partecipa alla preparazione del volo;

c) è stata effettuata una valutazione di sicurezza;

d) sono state stabilite le procedure operative che specificano:

1) l'equipaggiamento da trasportare, incluse le sue limitazioni operative e le corrispondenti voci nella lista dell'equipaggiamento minimo (MEL);

2) la composizione, le qualifiche e l'esperienza dell'equipaggio di condotta;

3) le procedure normali, speciali e di contingenza; e

4) la gestione elettronica dei dati di navigazione;

e) è stato specificato un elenco di eventi da segnalare; e

f) è stato istituito un programma gestionale per il controllo delle RNP per le operazioni RNP AR APCH, se del caso.»;

c) è aggiunto il capo K seguente:

▼B

«CAPO K

OPERAZIONI FUORI COSTA EFFETTUATE DA ELICOTTERI

SPA.HOFO.100 Operazioni fuori costa effettuate da elicotteri (HOFO)

I requisiti di cui al presente capo si applicano a:

a) un operatore di trasporto aereo commerciale in possesso di un COA valido in conformità alla parte ORO;

b) un operatore che effettua operazioni specializzate che ha dichiarato la sua attività in conformità alla parte ORO; o

c) un operatore non commerciale che ha dichiarato la sua attività in conformità alla parte ORO;

SPA.HOFO.105 Approvazione per operazioni fuori costa effettuate da elicotteri

a) Prima di impegnarsi in operazioni a norma del presente capo, l'operatore deve aver ricevuto un'approvazione specifica dall'autorità competente.

b) Al fine di ottenere tale approvazione, l'operatore presenta una domanda all'autorità competente come specificato alla norma SPA.GEN.105, dimostrando la conformità ai requisiti di cui al presente capo.

c) Prima di effettuare operazioni da uno Stato membro diverso dallo Stato membro che ha rilasciato l'approvazione di cui alla lettera a), l'operatore ne informa le autorità competenti di entrambi gli Stati membri.

SPA.HOFO.110 Procedure operative

a) Nell'ambito del processo di gestione dalla sicurezza, l'operatore attenua e riduce al minimo i rischi e i pericoli specifici per le operazioni fuori costa effettuate da elicotteri. L'operatore specifica nel manuale delle operazioni:

   1) selezione, composizione e addestramento degli equipaggi;

   2) doveri e responsabilità dei membri dell'equipaggio e di altro personale interessato;

   3) equipaggiamento richiesto e criteri per la partenza; e

   4) procedure operative e minimi, affinché le operazioni normali e anormali siano descritte e adeguatamente mitigate.

b) L'operatore assicura che:

   1) un piano di volo operativo venga preparato prima di ogni volo;

   2) le informazioni in merito alla sicurezza dei passeggeri comprendano anche tutte le informazioni specifiche sulle voci riguardanti le operazioni fuori costa e siano fornite prima dell'imbarco sull'elicottero;

   3) ogni membro dell'equipaggio di condotta indossa una tuta termica approvata:

      i) nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al pilota in comando/comandante indichino che la temperatura del mare sarà inferiore a 10 °C durante il volo; o

      ii) quando il tempo di salvataggio stimato eccede il tempo di sopravvivenza stimato; o

      iii) quando il volo è pianificato per essere svolto di notte in un ambiente ostile;

▼B

4) se stabilita, sia seguita la struttura delle rotte fuori costa fornita dagli appropriati servizi del traffico aereo (ATS);

5) i piloti ottimizzino l'impiego dei sistemi di controllo automatico del volo (*automatic flight control systems* — AFCS) durante l'intera durata del volo;

6) siano stabiliti profili specifici di avvicinamento fuori costa, compresi i parametri relativi all'avvicinamento stabile e le misure correttive da adottare nel caso in cui un avvicinamento diventi instabile;

7) per le operazioni a equipaggio plurimo, siano in vigore procedure in base alle quale un membro dell'equipaggio di condotta controlla gli strumenti di volo durante un volo fuori costa, specialmente in fase di avvicinamento o di partenza, per garantire che la traiettoria di volo sia mantenuta in condizioni di sicurezza;

8) l'equipaggio di condotta adotti immediatamente le misure più opportune quando viene attivato un allarme relativo all'altezza;

9) siano applicate procedure per richiedere che siano armati i sistemi di galleggiamento di emergenza per tutte le partenze e gli arrivi sull'acqua, quando ciò è sicuro; e

10) le operazioni siano condotte in conformità a tutte le restrizioni sulle rotte o sulle aree delle operazioni imposte dall'autorità competente o dall'autorità responsabile per lo spazio aereo.

SPA.HOFO.115 Utilizzo delle località fuori costa

L'operatore utilizza soltanto le località fuori costa che sono idonee per quanto riguarda le dimensioni e la massa del tipo di elicottero e le operazioni interessate.

SPA.HOFO.120 Selezione di aeroporti e siti operativi

a) *Aeroporto di destinazione alternato di terra*. In deroga alle norme CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 e SPO.OP.151, il pilota in comando/comandante non deve necessariamente specificare un aeroporto di destinazione alternato nel piano di volo operativo quando conduce voli provenienti da una località fuori costa verso aeroporto di terra, se:

1) l'aeroporto di destinazione è definito quale aeroporto costiero, o

2) sono soddisfatti i seguenti criteri:

i) l'aeroporto di destinazione dispone di procedure di avvicinamento pubblicate;

ii) il tempo di volo è inferiore a 3 ore; e

iii) le previsioni meteorologiche pubblicate, valide da un'ora prima a un'ora dopo il previsto orario di atterraggio, specificano che:

A) la base delle nubi è almeno 700 piedi al di sopra dei minimi associati all'avvicinamento strumentale, o 1 000 piedi sopra l'aeroporto di destinazione, a seconda di quale valore sia superiore; e

B) la visibilità è di almeno 2 500 metri.

b) *Piattaforma di destinazione alternata per elicotteri situata fuori costa*. L'operatore può scegliere una piattaforma di destinazione alternata per elicotteri situata fuori costa se sono soddisfatti i seguenti criteri:

▼B

1) Una piattaforma di destinazione alternata per elicotteri situata fuori costa deve essere utilizzata solo una volta raggiunto il punto di non ritorno (PNR) e nel caso in cui un aeroporto di destinazione alternato di terra non sia geograficamente disponibile. Prima del PNR deve essere utilizzato un aeroporto di destinazione alternato di terra.

2) La piattaforma di destinazione alternata per elicotteri situata fuori costa deve fornire la possibilità di atterraggio OEI (con un motore inoperativo).

3) Per quanto possibile, deve essere garantita la disponibilità di piattaforme per elicotteri prima del PNR. Le dimensioni, la configurazione e la separazione dagli ostacoli di piattaforme per elicotteri individuali o di altri siti deve essere idonea all'utilizzo quale piattaforma alternata per ogni tipo di elicottero che si intende utilizzare.

4) Devono essere stabilite le minime meteorologiche, tenendo conto dell'accuratezza e dell'affidabilità delle informazioni meteorologiche.

5) La MEL contiene disposizioni specifiche per questo tipo di operazione.

6) Una piattaforma di destinazione alternata per elicotteri situata fuori costa deve essere selezionata soltanto se l'operatore ha stabilito una procedura nel manuale delle operazioni.

SPA.HOFO.125 Avvicinamenti radar (ARA) a località fuori costa — operazioni CAT

a) Un operatore di trasporto aereo commerciale (CAT) stabilisce le procedure operative e assicura che gli avvicinamenti ARA siano effettuati solo se:

1) l'elicottero è dotato di un radar in grado di fornire informazioni riguardanti la configurazione degli ostacoli; e

2): i) l'altezza minima di discesa (MDH) è determinata per mezzo di un radioaltimetro; o

ii) viene applicata l'altitudine minima di discesa (MDA) maggiorata di un margine adeguato.

b) Gli avvicinamenti ARA a piattaforme o imbarcazioni in transito possono essere effettuati solamente nelle operazioni a equipaggio plurimo.

c) La distanza di decisione deve fornire un'adeguata separazione dagli ostacoli nel mancato avvicinamento da ogni destinazione per la quale si pianifica di effettuare un avvicinamento ARA.

d) L'avvicinamento può essere continuato oltre la distanza di decisione o al di sotto dell'altitudine/altezza minima di discesa (MDA/H) soltanto se è stato stabilito un riferimento visivo con la destinazione.

e) Per le operazioni CAT a pilotaggio singolo, vengono aggiunti incrementi adeguati alle MDA/H e alla distanza di decisione.

f) Quando viene effettuato un avvicinamento ARA ad una località fissa situata fuori costa (vale a dire un impianto fisso o un'imbarcazione ormeggiata) e nel sistema di navigazione è disponibile una posizione GPS affidabile per la localizzazione, deve essere utilizzato il GPS/sistema di navigazione d'area per potenziare la sicurezza dell'avvicinamento ARA.

▼B

SPA.HOFO.130 Condizioni meteorologiche

In deroga alle norme CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 e SPO.OP.170, se si vola tra località fuori costa situate nello spazio aereo di classe G dove il settore sull'acqua è inferiore a 10 NM, i voli VFR possono essere condotti se i limiti sono uguali o superiori ai seguenti:

Minimi per voli tra località fuori costa situate nello spazio aereo di classe G

	di giorno		di notte	
	Altezza (*)	Visibilità	Altezza (*)	Visibilità
Pilota singolo	300 piedi	3 km	500 piedi	5 km
Due piloti	300 piedi	2 km (**)	500 piedi	5 km (***)

(*) La base delle nubi deve permettere il volo all'altezza specificata, che deve essere al di sotto e al di fuori di nubi.
(**) Gli elicotteri possono essere utilizzati con visibilità in volo di 800 m, sempre che la destinazione o una struttura intermedia siano visibili continuamente.
(***) Gli elicotteri possono essere utilizzati con visibilità in volo di 1 500 m, sempre che la destinazione o una struttura intermedia siano visibili continuamente.

SPA.HOFO.135 Limitazioni di vento per operazioni verso località fuori costa

Le operazioni verso una località fuori costa possono essere effettuate solo se la velocità del vento alla piattaforma per elicotteri è inferiore a 60 nodi, comprese le raffiche.

SPA.HOFO.140 Requisiti di prestazione in località fuori costa

Gli elicotteri che decollano e atterrano in località fuori costa devono essere utilizzati in conformità ai requisiti di prestazione del pertinente allegato, secondo il tipo di operazione da effettuare.

SPA.HOFO.145 Sistema di controllo dei dati relativi al volo (FDM)

a) Per le operazioni CAT con un elicottero dotato di un registratore dei dati di volo, l'operatore istituisce e mantiene un sistema FDM, nell'ambito del suo sistema di gestione integrata, entro il 1º gennaio 2019.

b) Il sistema di controllo dei dati relativi al volo non è punitivo e contiene opportune salvaguardie per proteggere le fonti dei dati.

SPA.HOFO.150 Sistema di monitoraggio degli aeromobili

L'operatore stabilisce e mantiene un sistema di monitoraggio degli aeromobili per le operazioni fuori costa in un ambiente ostile dal momento della partenza dell'elicottero fino all'arrivo alla destinazione finale.

SPA.HOFO.155 Sistema di controllo delle vibrazioni (VHM)

a) I seguenti elicotteri che effettuano operazioni CAT fuori costa in un ambiente ostile devono essere equipaggiati, entro il 1º gennaio 2019, di un sistema in grado di monitorare lo status del rotore critico e dei sistemi di azionamento dei rotori:

1) elicotteri a motore complessi il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato la prima volta dopo il 31 dicembre 2016;

2) tutti gli elicotteri con una configurazione massima operativa di sedili passeggeri (MOPSC) superiore a nove e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta anteriormente al 1º gennaio 2017;

▼B

3) tutti gli elicotteri il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato la prima volta dopo il 31 dicembre 2018.

b) L'operatore dispone di un sistema per:

1) la raccolta dei dati, comprese le segnalazioni di allarme generate dal sistema;

2) l'analisi e la determinazione dell'efficienza dei componenti; e

3) la risposta alle carenze individuate in fase iniziale.

SPA.HOFO.160 Requisiti relativi agli equipaggiamenti

a) L'operatore soddisfa i seguenti requisiti relativi agli equipaggiamenti:

1) Sistema di avviso ai passeggeri in elicotteri utilizzati per operazioni CAT e operazioni non commerciali con elicotteri a motore complessi (NCC):

i) gli elicotteri con una configurazione operativa massima di sedili passeggeri (MOPSC) superiore a nove devono essere dotati di un sistema di avviso ai passeggeri.

ii) Gli elicotteri con una MOPSC uguale a nove o inferiore non devono essere dotati di un sistema di avviso ai passeggeri se l'operatore può dimostrare che la voce del pilota è comprensibile in tutti i posti passeggeri in volo.

2) *Radio altimetro*

Gli elicotteri devono essere dotati di un radio altimetro che sia in grado di emettere un allarme acustico al di sotto di un'altezza prefissata e un allarme visivo a un'altezza selezionabile dal pilota.

b) *Uscite di emergenza*

Tutte le uscite di emergenza, incluse le uscite di emergenza per l'equipaggio e qualsiasi porta, finestra o altra apertura atta alla discesa dei passeggeri in situazioni di emergenza e i mezzi per aprirle, devono essere marcati in modo vistoso per guidare gli occupanti che devono utilizzare tali aperture alla luce del giorno o al buio. Le indicazioni devono essere progettate per rimanere visibili nei casi in cui l'elicottero sia capovolto o la cabina sommersa.

c) *Sistema di avviso e rappresentazione del terreno per elicotteri (HTAWS)*

Gli elicotteri utilizzati nelle operazioni CAT con una massa massima certificata al decollo superiore a 3 175 kg o con una MOPSC superiore a nove, il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 31 dicembre 2018, devono essere dotati di un HTAWS che soddisfi i requisiti per gli equipaggiamenti di classe A come specificato in uno standard accettabile.

SPA.HOFO.165 Ulteriori procedure ed equipaggiamenti per operazioni in un ambiente ostile

a) *Giubbotti di salvataggio*

I giubbotti di salvataggio approvati devono essere indossati sempre da tutte le persone a bordo, a meno che non siano indossate tute termiche integrate che soddisfano il requisito combinato di tuta termica e giubbotto salvagente.

▼B

b) *Tute termiche*

Tutti i passeggeri a bordo indossano una tuta termica approvata:

1) nei casi in cui le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante/pilota in comando indichino che la temperatura del mare sarà inferiore a 10 °C durante il volo; o

2) quando il tempo di salvataggio stimato eccede il tempo di sopravvivenza stimato; o

3) quando il volo è pianificato per essere svolto di notte.

c) *Sistema di respirazione di emergenza*

Tutte le persone a bordo sono munite di sistemi di respirazione di emergenza e informate in merito al relativo utilizzo.

d) *Canotti di salvataggio*

1) Tutti i canotti di salvataggio trasportati devono essere stivati in modo da essere utilizzabili in condizioni di mare nelle quali l'ammaraggio dell'elicottero, le caratteristiche di galleggiamento e manovrabilità sono state valutate per la certificazione.

2) Tutti i canotti di salvataggio trasportati devono essere stivati in modo da facilitare il loro utilizzo durante un'emergenza.

3) Numero di canotti di salvataggio stivati:

i) nel caso di elicotteri che trasportano meno di 12 persone, almeno un canotto di salvataggio con una capacità nominale non inferiore al numero massimo di persone a bordo; o

ii) nel caso di elicotteri che trasportano più di 11 persone, almeno due canotti di salvataggio, sufficienti ad accogliere tutte le persone che possono essere trasportate a bordo e, in caso di perdita di uno di essi, con capacità di sovraccarico sufficiente ad accogliere tutte le persone presenti sull'elicottero.

4) Ciascun canotto di salvataggio deve contenere almeno un trasmettitore localizzatore di emergenza [ELT(S)]; e

5) ciascun canotto di salvataggio deve contenere un equipaggiamento di sopravvivenza comprendente i mezzi per mantenersi in vita, adeguati al tipo di volo da intraprendere.

e) *Illuminazione di emergenza in cabina*

L'elicottero deve essere dotato di un sistema di illuminazione di emergenza con alimentazione indipendente per fornire una sorgente di illuminazione generale in cabina, al fine di facilitare l'evacuazione dell'elicottero.

f) *Trasmettitore localizzatore di emergenza a presentazione automatica [ELT (AD)]*

L'elicottero deve essere dotato di un ELT(AD) in grado di trasmettere simultaneamente su 121,5 MHz e 406 MHz.

g) *Blocco delle porte non eiettabili*

Le porte non eiettabili che sono designate quali uscite di emergenza in caso di ammaraggio devono avere dei mezzi per bloccarle nella posizione aperta, in modo tale da non interferire con l'uscita degli occupanti in qualunque condizione di mare fino alle condizioni massime richieste per la valutazione ai fini di ammaraggio e galleggiamento.

▼B

h) *Uscite di emergenza e botole di evacuazione*

Tutte le uscite di emergenza, comprese le uscite d'emergenza per l'equipaggio e le porte, finestre o altre aperture atte ad essere utilizzate allo scopo di un'evacuazione sott'acqua devono essere dotate di mezzi tali da renderle utilizzabili durante un'emergenza.

i) In deroga alle lettere a), b) e c) di cui sopra l'operatore può, in base a una valutazione dei rischi, autorizzare i passeggeri fisicamente inabili, in una località fuori costa, a indossare in parte o a non indossare giubbotti di salvataggio, tute termiche o sistemi di respirazione di emergenza nei voli di rientro o nei voli effettuati tra località fuori costa.

SPA.HOFO.170 Requisiti dell'equipaggio

a) L'operatore stabilisce:

1) i criteri per la selezione dei membri dell'equipaggio di condotta tenendo conto dell'esperienza maturata;

2) un livello minimo di esperienza per il comandante/pilota in comando che intende effettuare operazioni fuori costa; e

3) un programma di addestramento e di controllo dell'equipaggio di volo, che ciascun membro dell'equipaggio di volo deve completare con successo. Tale programma deve essere adattato all'ambiente fuori costa e comprendere le procedure normali, anormali e di emergenza, la gestione delle risorse dell'equipaggio, l'addestramento relativo all'entrata in acqua e alla sopravvivenza in mare.

b) *Requisiti di aggiornamento*

Un pilota utilizza un elicottero che trasporta passeggeri solo:

1) in una località fuori costa, in qualità di comandante o pilota in comando, o copilota, solo se, nel corso dei 90 giorni precedenti, ha effettuato almeno tre decolli, partenze, avvicinamenti e atterraggi in una località fuori costa con un elicottero dello stesso tipo o in un simulatore integrale di volo (FFS) dello stesso tipo; o

2) di notte in una località fuori costa, in qualità di comandante o pilota in comando, o copilota, solo se, nel corso dei 90 giorni precedenti, ha effettuato almeno tre decolli, partenze, avvicinamenti e atterraggi di notte in una località fuori costa con un elicottero dello stesso tipo o in un FFS dello stesso tipo.

I tre decolli e atterraggi sono effettuati in voli a equipaggio plurimo o singolo, a seconda dell'operazione effettuata.

c) Prescrizioni specifiche per le operazioni CAT:

1) Il periodo di 90 giorni di cui alla precedente lettera b), paragrafi 1) e 2), può essere prorogato fino a un massimo di 120 giorni, a condizione che il pilota effettui voli di linea sotto la supervisione di un istruttore o esaminatore titolare di abilitazione.

2) Qualora un pilota non soddisfi il requisito di cui al paragrafo 1), deve completare un volo di addestramento in elicotteri o in un FFS corrispondente allo stesso tipo di elicottero da utilizzare, che comprenda almeno i requisiti di cui alla lettera b), paragrafi 1) e 2), prima di poter esercitare i suoi privilegi.».

▼B

5) Nell'allegato VI (Parte NCC):

a) la norma NCC.GEN.106 è così modificata:

i) il termine «e» alla fine della lettera a), paragrafo 4), punto vii), è soppresso;

ii) è inserito il termine «e» alla fine della lettera a), paragrafo 4), punto viii);

iii) è inserita una nuova lettera a), paragrafo 4), punto ix), seguente:

«ix) le banche dati di navigazione richieste per la navigazione basata su requisiti di prestazione sono idonee e attuali.»;

b) è inserita la norma NCC.OP.116 seguente:

«NCC.OP.116 Navigazione basata su requisiti di prestazione — velivoli ed elicotteri

L'operatore garantisce che, quando la navigazione PBN è necessaria per la rotta o la procedura da seguire:

a) la specifica PBN pertinente è indicata nel manuale di volo del velivolo o in un altro documento approvato dall'autorità di certificazione nell'ambito della valutazione di aeronavigabilità o si basa su tale approvazione; e

b) l'aeromobile è operato in conformità alla specifica di navigazione pertinente e alle limitazioni contenute nel manuale di volo o nell'altro documento di cui sopra.»;

c) alla norma NCC.OP.145, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando si accerta, utilizzando ogni mezzo a sua disposizione, che le installazioni nello spazio, a terra e/o in mare, comprese le strutture per le comunicazioni e gli aiuti per la navigazione disponibili e direttamente richiesti per tale volo, ai fini dell'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile, siano adeguate al tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare.»;

d) la norma NCC.OP.152 è così modificata:

i) il termine «e» alla fine della lettera b), paragrafo 2), punto ii), è soppresso;

ii) la lettera b), paragrafo 3), è soppressa;

e) è inserita la norma NCC.OP.153 seguente:

«NCC.OP.153 Aeroporti di destinazione — Operazioni di avvicinamento strumentale

Il pilota in comando assicura che siano disponibili mezzi sufficienti per navigare e atterrare all'aeroporto di destinazione o a ogni aeroporto alternato di destinazione in caso di perdita di capacità per la prevista operazione di avvicinamento e di atterraggio.»;

▼B

f) la norma NCC.OP.220 è così modificata:

«NCC.OP.220 Sistema anticollisione in volo (ACAS)

L'operatore stabilisce le procedure operative e i programmi di addestramento quando l'ACAS è installato e funzionante, in modo che l'equipaggio sia adeguatamente addestrato nella prevenzione delle collisioni e competente nell'uso dell'ACAS II.»;

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 l'equipaggio di cabina minimo richiesto, due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente; e

3) sui sedili per i membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota:

i) due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente; o

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 inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile;

B) velivoli con una MCTOM inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, non conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile e con un certificato di aeronavigabilità individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 25 agosto 2016.»;

h) alla norma NCC.IDE.A.250, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

i) la norma NCC.IDE.A.260 è sostituita dalla seguente:

«NCC.IDE.A.260 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate in tutti i velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi l'operatore informa l'equipaggio di volo e altro personale interessato, garantendo che tali dati non siano utilizzati.»;

j) alla norma NCC.IDE.H.215, la lettera b) è soppressa;

▼B

k) la norma NCC.IDE.H.226 è sostituita dalla seguente:

«NCC.IDE.H.226 Tute termiche per l'equipaggio

Ciascun membro dell'equipaggio deve indossare una tuta termica, se così è deciso dal pilota in comando sulla scorta di una valutazione dei rischi che tenga conto delle seguenti condizioni:

a) voli sull'acqua oltre la distanza di autorotazione o la distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, laddove in caso di avaria a un motore critico l'elicottero non sia in grado di mantenere il volo livellato; e

b) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al comandante/pilota in comando indichino che la temperatura del mare sarà inferiore a 10 °C durante il volo.»;

l) la norma NCC.IDE.H.231 è soppressa;

m) alla norma NCC.IDE.H.250, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

n) è aggiunta la norma NCC.IDE.H.260 seguente:

«NCC.IDE.A.260 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate in tutti i velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi l'operatore informa l'equipaggio di volo e altro personale interessato, garantendo che tali dati non siano utilizzati.»;

6) nell'allegato VII (Parte NCO):

a) la norma NCO.GEN.105 è così modificata:

i) il termine «e» alla fine della lettera a), paragrafo 4), punto v), è soppresso;

ii) è inserito il termine «e» alla fine della lettera a), paragrafo 4), punto vi);

iii) alla lettera a), paragrafo 4), è inserito il punto vii) seguente:

«vii) le banche dati di navigazione richieste per la navigazione PBN sono idonee e attuali.»;

▼B

b) alla norma NCO.GEN.140, è aggiunta la lettera f) seguente:

«f) Quantità ragionevoli di articoli e sostanze che sarebbero altrimenti classificati come merci pericolose e che sono utilizzati per facilitare la sicurezza del volo, quando il trasporto a bordo dell'aeromobile è consigliabile per garantirne la disponibilità tempestiva a scopi operativi, sono considerati autorizzati a norma del paragrafo 1, punto 2.2.1, lettera a), delle Istruzioni tecniche. Ciò può avvenire indipendentemente dal fatto che tali articoli e sostanze debbano essere trasportati o siano destinati a essere utilizzati nel contesto di un determinato volo.

L'imballaggio e il carico a bordo dei suddetti articoli e sostanze devono essere effettuati, sotto la responsabilità del pilota in comando, in modo tale da ridurre al minimo i rischi per i membri dell'equipaggio, i passeggeri, le merci o l'aeromobile durante le operazioni dell'aeromobile.»;

c) è inserita la norma NCO.OP.116 seguente:

«NCO.OP.116 Navigazione basata su requisiti di prestazione — velivoli ed elicotteri

Il pilota in comando garantisce che, quando la navigazione PBN è necessaria per la rotta o la procedura da seguire:

a) la specifica di navigazione PBN pertinente è indicata nel manuale di volo del velivolo o in un altro documento approvato dall'autorità di certificazione nell'ambito della valutazione di aeronavigabilità o si basa su tale approvazione; e

b) l'aeromobile è operato in conformità alla specifica di navigazione pertinente e alle limitazioni contenute nel manuale di volo o nell'altro documento di cui sopra.»;

d) alla norma NCO.OP.135, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando si accerta, utilizzando ogni mezzo a sua disposizione, che le installazioni nello spazio, a terra e/o in mare, comprese le strutture per le comunicazioni e gli aiuti per la navigazione disponibili e direttamente richiesti per tale volo, ai fini dell'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile, siano adeguate al tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare.»;

e) è inserita la norma NCO.OP.142 seguente:

«NCO.OP.142 Aeroporti di destinazione — Operazioni di avvicinamento strumentale

Il pilota in comando assicura che siano disponibili mezzi sufficienti per navigare e atterrare all'aeroporto di destinazione o a ogni aeroporto alternato di destinazione in caso di perdita di capacità per la prevista operazione di avvicinamento e di atterraggio.»;

f) la norma NCO.OP.190 è sostituita dalla seguente:

«NCO.OP.190 Uso dell'ossigeno supplementare

a) Il pilota in comando si accerta che tutti i membri dell'equipaggio di condotta impegnati in compiti essenziali per la sicurezza delle operazioni di volo dell'aeromobile utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che, all'altitudine di volo, ritenga che la mancanza di ossigeno possa comportare una riduzione delle facoltà dei membri dell'equipaggio e garantire che l'ossigeno supplementare è a disposizione dei passeggeri nel caso in cui la mancanza di ossigeno possa causare ripercussioni negative sui passeggeri.

▼B

b) In qualsiasi altro caso in cui il pilota in comando non sia in grado di determinare in che modo tutte le persone a bordo possano risentire della mancanza di ossigeno, assicura che:

1) tutti i membri dell'equipaggio di condotta impegnati in compiti essenziali alla sicurezza delle operazioni di un aeromobile in volo utilizzino l'ossigeno supplementare per tutto il periodo superiore a 30 minuti se l'altitudine di pressione nella cabina passeggeri sarà compresa tra i 10 000 piedi e i 13 000 piedi; e

2) tutte le persone a bordo utilizzino l'ossigeno supplementare per tutto il tempo in cui l'altitudine di pressione nel compartimento passeggeri sarà superiore ai 13 000 piedi.»;

g) è aggiunta la norma NCO.OP.220 seguente:

«NCO.OP.200 Sistema anticollisione in volo (ACAS II)

Quando viene utilizzato l'ACAS II il pilota in comando applica le procedure operative opportune e riceve una formazione adeguata.»;

h) alla norma NCO.IDE.A.140, lettera a), il paragrafo 4) è sostituito dal seguente:

«4) una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto su ciascun sedile dell'equipaggio di condotta, con un unico punto di sgancio per velivoli con un certificato di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta il 25 agosto 2016 o in una data successiva.»;

i) La norma NCO.IDE.A.155 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.A.155 Ossigeno supplementare — velivoli non pressurizzati

I velivoli non pressurizzati utilizzati in condizioni in cui è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla norma NCO.OP.190 devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di conservare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.»;

j) alla norma NCO.IDE.A.195, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

k) è aggiunta la norma NCO.IDE.A.205 seguente:

«NCO.IDE.A.205 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) Il pilota in comando assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate nel velivolo in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, il pilota in comando segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi il pilota in comando non utilizza detti dati.»;

▼B

l) La norma NCO.IDE.H.155 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.H.155 Ossigeno supplementare — elicotteri non pressurizzati

Gli elicotteri non pressurizzati utilizzati in condizioni in cui è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla norma NCO.OP.190 devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di conservare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.»;

m) alla norma NCO.IDE.H.195, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

n) è aggiunta la norma NCO.IDE.H.205 seguente:

«NCO.IDE.H.205 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate nei velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi il pilota in comando non utilizza detti dati.»;

o) La norma NCO.IDE.S.130 è sostituita dalla seguente:

«NCO.IDE.S.130 Ossigeno supplementare

Gli alianti utilizzati in condizioni in cui è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla norma NCO.OP.190 devono essere dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di conservare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.»;

p) alla norma NCO.SPEC.110, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) assicurare che gli specialisti e i membri dell'equipaggio utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che, all'altitudine di volo, ritenga che la mancanza di ossigeno possa comportare una riduzione delle facoltà dei membri dell'equipaggio o causare ripercussioni negative sugli specialisti. Se il pilota in comando non è in grado di determinare in che modo le persone a bordo possano risentire della mancanza di ossigeno, assicura che gli specialisti e i membri dell'equipaggio utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che l'altitudine della cabina supera i 10 000 piedi per un periodo superiore a 30 minuti e ogni volta che l'altitudine della cabina supera i 13 000 piedi.»;

▼B

7) nell'allegato VIII (Parte SPO):

a) La norma SPO.GEN.107 è così modificata:

i) il termine «e» alla fine della lettera a), paragrafo 4), punto v), è soppresso;

ii) è inserito il termine «e» alla fine della lettera a), paragrafo 4), punto vi);

iii) alla lettera a), paragrafo 4), è inserito il punto vii) seguente:

«vii) le banche dati di navigazione richieste per la navigazione PBN sono idonee e attuali.»;

b) è inserita la norma SPO.OP.116 seguente:

«SPO.OP.116 Navigazione basata su requisiti di prestazione — velivoli ed elicotteri

L'operatore garantisce che, quando la navigazione PBN è necessaria per la rotta o la procedura da seguire:

a) la specifica PBN pertinente è indicata nel manuale di volo del velivolo o in un altro documento approvato dall'autorità di certificazione nell'ambito della valutazione di aeronavigabilità o si basa su tale approvazione; e

b) l'aeromobile è operato in conformità alla specifica di navigazione pertinente e alle limitazioni contenute nel manuale di volo o nell'altro documento di cui sopra.»;

c) alla norma SPO.OP.140, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Prima di iniziare un volo, il pilota in comando si accerta, utilizzando ogni mezzo a sua disposizione, che le installazioni nello spazio, a terra e/o in mare, comprese le strutture per le comunicazioni e gli aiuti per la navigazione disponibili e direttamente richiesti per tale volo, ai fini dell'utilizzo in sicurezza dell'aeromobile, siano adeguate al tipo di operazione prevista per il volo che si intende effettuare.»;

d) alla norma SPO.OP.151, lettera b), il paragrafo 3) è soppresso;

e) è inserita la norma SPO.OP.152 seguente:

«SPO.OP.152 Aeroporti di destinazione — Operazioni di avvicinamento strumentale

Il pilota in comando assicura che siano disponibili mezzi sufficienti per navigare e atterrare all'aeroporto di destinazione o a ogni aeroporto alternato di destinazione in caso di perdita di capacità per la prevista operazione di avvicinamento e di atterraggio.»;

f) alla norma SPO.OP.205, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'operatore stabilisce le procedure operative e i programmi di addestramento quando l'ACAS è installato e funzionante, in modo che l'equipaggio sia adeguatamente addestrato nella prevenzione delle collisioni e competente nell'uso dell'ACAS II.»;

g) alla norma SPO.IDE.A.160, le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:

«c) per i velivoli a motore non complessi, una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto su ciascun sedile dell'equipaggio di condotta, con un unico punto di sgancio per velivoli con un certificato di aeronavigabilità rilasciato per la prima volta il 25 agosto 2016 o in una data successiva.

▼B

d) per i velivoli a motore complessi, una cintura di sicurezza con sistema di vincolo per la parte superiore del busto che incorpori un sistema che trattiene automaticamente il busto dell'occupante in caso di decelerazione rapida:

1) su ciascun sedile dei membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota; e

2) su ciascun sedile osservatori situato nella cabina di pilotaggio.»;

h) alla norma SPO.IDE.A.160, è aggiunta la lettera e) 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) sui sedili per i membri dell'equipaggio di condotta e su ciascun sedile accanto a un sedile pilota:

i) due cinghie per le spalle e una cintura di sicurezza che possano essere utilizzate indipendentemente; o

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 inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile;

B) velivoli con una MCTOM inferiore a 5 700 kg e con una MOPSC inferiore a nove, non conformi alle condizioni dinamiche dell'atterraggio di emergenza definite nella specifica di certificazione applicabile e con un certificato di aeronavigabilità individuale rilasciato per la prima volta anteriormente al 25 agosto 2016.»;

i) alla norma SPO.IDE.A.220, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

j) è aggiunta la norma SPO.IDE.A.230 seguente:

«SPO.IDE.A.230 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate in tutti i velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi l'operatore informa l'equipaggio di volo e altro personale interessato, garantendo che tali dati non siano utilizzati.»;

▼B

k) La norma SPO.IDE.H.198 è sostituita dalla seguente:

«SPO.IDE.H.198 Giubbotti di salvataggio — elicotteri a motore complessi

Ciascuna persona a bordo deve indossare una tuta termica, se così è deciso dal pilota in comando sulla scorta di una valutazione dei rischi che tenga conto delle seguenti condizioni:

a) voli sull'acqua oltre la distanza di autorotazione o la distanza dalla costa per effettuare un atterraggio forzato in sicurezza, laddove in caso di avaria a un motore critico l'elicottero non sia in grado di mantenere il volo livellato; e

b) le osservazioni e/o le previsioni meteorologiche disponibili al pilota in comando indichino che la temperatura del mare sarà inferiore a 10 °C durante il volo.»;

l) la norma SPO.IDE.H.201 è soppressa;

m) alla norma SPO.IDE.H.220, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) Per le operazioni PBN l'aeromobile deve soddisfare i requisiti della certificazione di aeronavigabilità relativa alla specifica di navigazione idonea.»;

n) è aggiunta la norma SPO.IDE.H.230 seguente:

«SPO.IDE.H.230 Gestione delle basi di dati aeronautici

a) Le basi di dati aeronautici utilizzate nelle applicazioni certificate dei sistemi dell'aeromobile devono rispondere a requisiti di qualità che siano adeguati all'uso previsto dei dati.

b) L'operatore assicura la tempestiva distribuzione e l'inserimento di basi di dati elettronici attuali e inalterate in tutti i velivoli in cui sono necessarie.

c) In deroga a eventuali altre prescrizioni in materia di segnalazione di eventi, quali definite nel regolamento (UE) n. 376/2014, l'operatore segnala al gestore di banche di dati i casi relativi a dati inesatti, incoerenti o mancanti che, in base a ragionevoli supposizioni, potrebbero costituire un pericolo per il volo.

In tali casi l'operatore informa l'equipaggio di volo e altro personale interessato, garantendo che tali dati non siano utilizzati.».