II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2015/1039 DELLA COMMISSIONE

del 30 giugno 2015

che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda le prove in volo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ([1]), in particolare l'articolo 5, paragrafo 5, e l'articolo 7, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

(1) È necessario modificare il regolamento (UE) n. 748/2012 ([2]) della Commissione al fine di disciplinare, nel quadro delle condizioni di volo, la competenza e l'esperienza di piloti e ingegneri capo di prova in volo, a seconda della complessità delle prove in volo effettuate e dell'aeromobile, al fine di aumentare la sicurezza e migliorare l'armonizzazione dei requisiti di competenza e di esperienza dei membri degli equipaggi di prove in volo all'interno dell'Unione.

(2) È necessario inoltre introdurre dei requisiti per le imprese di progettazione e di produzione che effettuano prove in volo, assieme all'obbligo di disporre di un manuale operativo di prova in volo che definisca le strategie dell'impresa e le procedure necessarie in relazione alla prova in volo, in modo da promuoverne la sicura condotta. Il suddetto manuale dovrebbe comprendere strategie e procedure concernenti la composizione e la competenza dell'equipaggio, la presenza a bordo di persone diverse dai membri dell'equipaggio, la gestione del rischio e della sicurezza, l'identificazione di strumenti ed equipaggiamenti che devono essere presenti a bordo.

(3) Il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione ([3]) è stato rifuso per motivi di chiarezza. Poiché il modulo AESA 15a, come stabilito nell'appendice II dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, fa riferimento al regolamento (CE) n. 2042/2003, è necessario aggiornare tale riferimento.

(4) È necessario concedere un tempo sufficiente all'industria aeronautica e agli Stati membri per adeguarsi ai suddetti requisiti. Pertanto, è opportuno prevedere adeguate disposizioni transitorie. Per alcune modifiche, tuttavia, è necessario prevedere una data di applicazione differita specifica in funzione della natura di tali modifiche.

(5) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere formulato dall'Agenzia a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.

(6) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

([1]) GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.
([2]) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, 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).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifica

L'allegato I (Parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Disposizioni transitorie

1. Gli Stati membri che al 21 luglio 2015 hanno rilasciato licenze nazionali per prove in volo di membri d'equipaggio diversi dai piloti possono continuare a farlo in conformità alla propria normativa nazionale fino al 31 dicembre 2017. I titolari di tali licenze possono continuare ad esercitare le rispettive attribuzioni fino a tale data.

2. Dopo il 31 dicembre 2017, i richiedenti o i titolari di un permesso di volo possono continuare a utilizzare i servizi di piloti impegnati in prove in volo di categoria 3 o 4 di cui all'appendice XII dell'allegato I al regolamento (UE) n. 748/2012 e di ingegneri di prova in volo che hanno svolto attività di prova in volo in conformità alla normativa nazionale in vigore prima di tale data. Tale uso è limitato all'ambito delle funzioni dei membri dell'equipaggio di prova in volo come stabilito anteriormente al 31 dicembre 2017.

L'ambito delle funzioni dei membri dell'equipaggio di prova in volo è stabilito dal richiedente o dal titolare di un permesso di volo che utilizza o prevede di utilizzare i loro servizi, sulla base dell'esperienza e dell'addestramento in materia di prove in volo dei membri dell'equipaggio, nonché della relativa documentazione del richiedente o del titolare di un permesso di volo. L'ambito delle funzioni di un membro dell'equipaggio di una prova in volo deve essere messo a disposizione dell'autorità competente.

Eventuali aggiunte o eventuali altre modifiche apportate all'ambito delle funzioni previste per i suddetti membri d'equipaggio di prove in volo da parte del richiedente o del titolare di un permesso di volo che utilizza o prevede di utilizzare i loro servizi, devono soddisfare i requisiti dell'appendice XII dell'allegato I al regolamento (UE) n. 748/2012.

3. Fino al 31 dicembre 2015, le autorità competenti possono continuare a rilasciare il certificato di revisione dell'aeronavigabilità — Modulo AESA 15a, come stabilito nell'appendice II dell'allegato I al regolamento (UE) n. 748/2012, in vigore prima del 21 luglio 2015. I certificati rilasciati prima del 1º gennaio 2016 restano validi fino a quando sono modificati, sospesi o revocati.

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*.

Esso si applica a decorrere dal 21 luglio 2015.

Tuttavia:

a) i punti 2) e 3) dell'allegato si applicano a decorrere dal 1º gennaio 2016; nella misura in cui viene fatto riferimento all'appendice XII dell'allegato I del regolamento (UE) n. 748/2012, si applica la lettera b);

b) il punto 6 dell'allegato, per quanto riguarda la lettera D dell'appendice XII, si applica a decorrere dal 1º gennaio 2018, fatti salvi i requisiti già previsti dall'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ([1]).

([1]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

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

Fatto a Bruxelles, il 30 giugno 2015

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato I (Parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 è così modificato:

1) nell'indice è aggiunta la seguente voce:

«Appendice XII — Categorie di prove di volo e delle relative qualifiche dell'equipaggio di prova di volo 85»;

2) al punto 21.A.143 lettera a) è aggiunto il seguente punto 13:

«13. Se devono essere effettuate prove di volo, un manuale operativo che definisca le strategie e le procedure dell'impresa in materia di prove di volo. Tale manuale operativo della prova di volo include:

i) una descrizione dei processi dell'impresa per quanto riguarda le prove di volo, tra cui la partecipazione dell'impresa nella procedura di rilascio del permesso di volo;

ii) i requisiti relativi all'equipaggio, tra cui composizione, competenza, validità e limitazioni del tempo di volo, in conformità all'appendice XII del presente allegato I (parte 21), se del caso;

iii) le procedure per il trasporto di persone diverse dai membri dell'equipaggio e per l'addestramento a prove di volo, se del caso;

iv) una strategia in materia di gestione della sicurezza e del rischio e le relative metodologie;

v) le procedure per stabilire gli strumenti e l'equipaggiamento da portare a bordo;

vi) un elenco di documenti necessari per la prova di volo.»;

3) al punto 21.A.243, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'impresa di progettazione deve fornire all'Agenzia un breve manuale che descriva, direttamente o mediante riferimenti, la propria struttura organizzativa, le procedure in atto ed i prodotti, o le modifiche ai prodotti, che vengono progettati. Se devono essere effettuate prove di volo, è necessario fornire un manuale operativo che definisca le strategie e le procedure dell'impresa in materia di prove di volo. Tale manuale operativo della prova di volo include:

i) una descrizione dei processi dell'impresa per quanto riguarda le prove di volo, tra cui la partecipazione dell'impresa nella procedura di rilascio del permesso di volo;

ii) i requisiti relativi all'equipaggio, tra i quali composizione, competenza, validità e limitazioni del tempo di volo, in conformità all'appendice XII del presente allegato I (parte 21), se del caso;

iii) le procedure per il trasporto di persone diverse dai membri dell'equipaggio e per l'addestramento a prove di volo, se del caso;

iv) una strategia in materia di gestione della sicurezza e del rischio e le relative metodologie;

v) le procedure per stabilire gli strumenti e l'equipaggiamento da portare a bordo;

vi) un elenco di documenti necessari per la prova di volo.»;

4) al punto 21.A.708, lettera b), il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. eventuali condizioni o limitazioni imposte all'equipaggio per l'utilizzo dell'aeromobile, oltre a quelle definite nell'appendice XII del presente allegato I (parte 21).»;

5) l'appendice II è sostituita dalla seguente:

«Appendice II

Certificato di revisione dell'aeronavigabilità — Modulo AESA 15a

[STATO MEMBRO]

Stato membro dell'Unione europea (*)

CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ

Riferimento ARC (CRA): .....

Ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio per il momento in vigore, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO] certifica che il seguente aeromobile:

Costruttore dell'aeromobile: .....

Designazione dell'aeromobile a cura del costruttore: .....

Registrazione dell'aeromobile: .....

Numero di serie dell'aeromobile: .....

è da considerare aeronavigabile alla data della revisione.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula alla data di rilascio (**) .....

Firma: ..... N. di autorizzazione: .....

1° rinnovo: nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato in conformità al punto M.A.901 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile alla data del rilascio.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula alla data di rilascio (**) .....

Firma: ..... N. di autorizzazione: .....

Ragione sociale: ..... Riferimento dell'approvazione: .....

2° rinnovo: nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato in conformità al punto M.A.901 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile alla data del rilascio.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula alla data di rilascio (**) .....

Firma: ..... N. di autorizzazione: .....

Ragione sociale: ..... Riferimento dell'approvazione: .....

Modulo 15a AESA versione 4

(*) Cancellare nel caso di paesi terzi

(**) Esclusi palloni liberi e dirigibili»

6) è aggiunta la seguente appendice XII:

«Appendice XII

Categorie di prove di volo e relative qualifiche dell'equipaggio di prova di volo

A. **Aspetti generali**

La presente appendice definisce le qualifiche necessarie per l'equipaggio di condotta impegnato nello svolgimento di prove di volo per aeromobili certificati o da certificare in conformità a CS-23 per gli aeromobili con una massa massima al decollo (MTOM) pari o superiore a 2 000 kg, CS-25, CS-27, CS-29 o codici di aeronavigabilità equivalenti.

B. **Definizioni**

1. "Tecnico di prova di volo": ogni tecnico che partecipa a operazioni di prove di volo a terra o in volo.

2. "Tecnico responsabile di prova di volo": tecnico di prova di volo al quale sono stati assegnati dei compiti in un aeromobile ai fini dello svolgimento di prove di volo o che assiste il pilota nell'esercizio dell'aeromobile e dei suoi sistemi durante le operazioni di prova di volo.

3. "Prove di volo":

3.1. voli effettuati per la fase di sviluppo di un nuovo progetto (aeromobili, sistemi di propulsione, parti e pertinenze);

3.2. voli effettuati per dimostrare la conformità alla base di certificazione o al progetto di tipo;

3.3. i voli destinati a sperimentare nuovi concetti di progettazione, che richiedono manovre non convenzionali o profili per i quali potrebbe essere possibile uscire dall'inviluppo già approvato dell'aeromobile;

3.4. voli di addestramento per prove di volo.

C. **Categorie di prove di volo**

1. *Aspetti generali*

Le descrizioni che seguono riguardano i voli effettuati da imprese di progettazione e di produzione a norma dell'allegato I (parte 21).

2. *Campo d'applicazione*

Se alla prova partecipa più di un aeromobile, ogni volo individuale di aeromobile deve essere valutato a norma della presente appendice per determinare se si tratta di una prova di volo e, se del caso, la sua categoria.

I voli di cui al punto 6), lettera B, 3) sono i soli voli che rientrano nel campo di applicazione della presente appendice.

3. *Categorie di prove di volo*

Le prove di volo includono le quattro categorie seguenti:

3.1. Categoria Uno (1)

a) Volo(i) iniziale (i) di un nuovo tipo di aeromobile o di un aeromobile le cui caratteristiche di volo o di pilotaggio possono aver subito importanti modifiche;

b) voli durante i quali può essere prevista la possibilità di riscontrare caratteristiche di volo significativamente diverse da quelle già note;

c) voli effettuati per sperimentare caratteristiche o tecniche di aeromobili nuove o inusuali;

d) voli effettuati per determinare o espandere l'inviluppo di volo;

e) voli effettuati per determinare le prestazioni regolamentari, le caratteristiche di volo e le qualità di manovra quando ci si avvicina ai limiti dell'inviluppo di volo;

f) addestramento di prova di volo per prove di volo di categoria 1.

3.2. Categoria Due (2)

a) Voli non classificati di categoria 1 su un aeromobile il cui tipo è non ancora stato certificato;

b) voli non classificati di categoria 1 su un aeromobile di un tipo già certificato, dopo l'incorporazione di una modifica non ancora approvata e che:

i) richiedono una valutazione del comportamento generale dell'aeromobile; oppure

ii) richiedono una valutazione delle procedure di base relative all'equipaggio, quando è in funzione o è necessario un sistema nuovo o modificato; oppure

iii) devono volare intenzionalmente al di fuori dei limiti dell'inviluppo operativo attualmente approvato, ma all'interno dell'inviluppo di volo oggetto della sperimentazione.

c) Addestramento di prova di volo per prove di volo di categoria 2.

3.3. Categoria Tre (3)

Voli effettuati per il rilascio dell'attestato di conformità per un aeromobile di nuova costruzione che non richiede un volo al di fuori delle limitazioni del certificato di omologazione o del manuale di volo dell'aeromobile.

3.4. Categoria Quattro (4)

Voli non classificati di categoria 1 o 2 su un aeromobile di un tipo già certificato, nel caso di incorporazione di una modifica di progettazione non ancora approvata.

D. **Competenza ed esperienza di piloti e ingegneri capo di prove di volo**

1. *Aspetti generali*

Piloti e ingegneri capo di prove di volo devono possedere le competenze e l'esperienza specificate nella seguente tabella.

	Categorie di prove di volo			
Aeromobili	1	2	3	4
aeromobili regionali (commuter) CS- 23 o aventi una velocità di progetto in picchiata superiore a 0.6 (MD) o un ceiling massimo al di sopra di 7 260 m (25 000 ft), CS- 25, CS-27, CS- 29 o codici di aeronavigabilità equivalenti	Competenza di livello 1	Competenza di livello 2	Competenza di livello 3	Competenza di livello 4
Altri CS-23 con MTOM pari o superiore a 2 000 kg	Competenza di livello 2	Competenza di livello 2	Competenza di livello 3	Competenza di livello 4

1.1. Competenza di livello 1

1.1.1. I piloti devono conformarsi ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011 ([1]).

1.1.2. Il tecnico responsabile di prova di volo deve avere:

a) completato con successo un corso di addestramento di competenza di livello 1; nonché

b) un minimo di 100 ore di esperienza di volo, incluso l'addestramento per prove di volo.

([1]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

1.2. Competenza di livello 2

1.2.1. I piloti devono conformarsi ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011.

1.2.2. Il tecnico responsabile di prova di volo deve avere:

a) completato con successo un corso di addestramento di competenza di livello 1 o livello 2; nonché

b) un minimo di 50 ore di esperienza di volo, incluso l'addestramento per prove di volo.

I corsi di addestramento delle competenze di livello 1 o di livello 2 per tecnico responsabile di prova di volo devono vertere almeno sulle seguenti materie:

i) prestazioni;

ii) stabilità e controllo/caratteristiche di manovra;

iii) sistemi;

iv) gestione delle prove; nonché

v) gestione del rischio/sicurezza.

1.3. Competenza di livello 3

1.3.1. Il/I pilota/i deve/devono essere in possesso di una licenza valida adeguata alla categoria di aeromobile in prova, rilasciata in conformità alla parte FCL ed essere titolare/i almeno di una licenza di pilota commerciale (CPL). Inoltre, il pilota in comando deve:

a) avere una abilitazione alla prova di volo, oppure

b) avere almeno 1 000 ore di esperienza di volo come pilota in comando su aeromobili che presentano complessità e caratteristiche analoghe, e

c) aver partecipato, per ogni classe o tipo di aeromobile, a tutti i voli che rientrano nel programma che ha portato al rilascio del certificato individuale di aeronavigabilità di almeno cinque aeromobili.

1.3.2. Il tecnico responsabile di prova di volo deve:

a) soddisfare i livelli di competenza 1 o 2, oppure;

b) avere accumulato una esperienza significativa di volo rilevante per il compito in questione; nonché

c) aver partecipato a tutti i voli che rientrano nel programma che ha portato al rilascio del certificato individuale di navigabilità di almeno cinque aeromobili.

1.4. Competenza di livello 4:

1.4.1. Il/I pilota/i deve/devono essere in possesso di una licenza valida adeguata alla categoria di aeromobile in prova, rilasciata in conformità alla parte FCL ed essere titolare/i almeno di una licenza di pilota commerciale (CPL). Il pilota in comando deve avere un'abilitazione alla prova di volo o avere almeno 1 000 ore come pilota in comando su aeromobili che presentano complessità e caratteristiche analoghe.

1.4.2. La competenza ed esperienza richieste agli ingegneri capo di prove di volo sono definite nel manuale operativo dei prove di volo.

2. *Ingegneri capo di prove di volo*

Gli ingegneri capo di prove di volo devono ottenere un'autorizzazione dell'impresa di cui sono dipendenti che descriva l'ambito delle loro funzioni all'interno della stessa. L'autorizzazione deve contenere le seguenti informazioni:

a) nome;

b) data di nascita;

c) esperienza e formazione;

d) posizione all'interno dell'impresa;

e) ambito dell'autorizzazione;

f) data del primo rilascio dell'autorizzazione;

g) data di scadenza dell'autorizzazione, se del caso; nonché

h) numero identificativo dell'autorizzazione.

Gli ingegneri capo di prove di volo sono nominati solo per un volo specifico se sono fisicamente e mentalmente idonei ad adempiere in sicurezza ai compiti e responsabilità assegnati.

L'impresa deve mettere a disposizione dei titolari tutti i documenti pertinenti relativi alle autorizzazioni.

E. **Competenza ed esperienza di altri ingegneri di prova di volo.**

Gli altri ingegneri di prova di volo a bordo dell'aeromobile devono avere un'esperienza e un addestramento adeguati ai compiti loro assegnati in qualità di membri dell'equipaggio, e in conformità al manuale operativo di prova di volo, se del caso.

L'impresa deve mettere a disposizione degli ingegneri di prova di volo interessati tutti i documenti pertinenti relativi alle loro attività di volo.»