

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

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 del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione⁽²⁾ stabilisce condizioni per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile.
- (2) Le informazioni o i dati aeronautici inesatti confluiti nei sistemi di bordo dell'aeromobile possono comportare rischi significativi per la sicurezza del volo. È pertanto auspicabile garantire che i fornitori di servizi dati trattino le informazioni e i dati aeronautici in modo tale da garantire la loro qualità e soddisfare i requisiti stabiliti dai costruttori degli aeromobili per l'uso previsto degli utenti dello spazio aereo.
- (3) Il regolamento (UE) n. 965/2012 richiede un'approvazione specifica per tutte le operazioni di navigazione basata su requisiti di prestazione (*performance-based navigation* — PBN), ad eccezione di alcuni metodi di navigazione di base. I casi che richiedono l'approvazione specifica dovrebbero essere notevolmente ridotti al fine di alleggerire gli oneri economici e amministrativi non necessari che gravano sugli operatori dell'aviazione generale, tenendo in considerazione l'esperienza e la maturità già raggiunte nelle operazioni di avvicinamento che utilizzano il sistema globale di navigazione satellitare («GNSS») e al fine di garantire la coerenza con i più recenti standard di sicurezza internazionali.
- (4) Per facilitare il rispetto da parte degli operatori delle norme in materia di trasporto di merci pericolose nonché di quelle relative ai sistemi di vincolo per la parte superiore del busto sui sedili per i membri dell'equipaggio e sui sedili passeggeri di alcuni piccoli aerei e, di conseguenza, per migliorarne la sicurezza, è necessario adattare tali norme al tipo di operazione e alla complessità dell'aeromobile utilizzato.
- (5) A norma del regolamento (UE) n. 965/2012 determinati piccoli operatori non commerciali devono istituire un sistema di gestione all'interno della loro organizzazione, in quanto gestiscono aeromobili a motore complessi. In alcuni casi però, come quelli relativi alle operazioni non commerciali con aeromobili a biturboelica più leggeri, tali operatori possono incontrare difficoltà ad attuare i requisiti del sistema di gestione di cui all'allegato III di detto regolamento. Dato che l'impegno di conformità richiesto da parte di tali operatori è sproporzionato rispetto ai benefici che l'attuazione di detti requisiti apporta alla sicurezza delle loro operazioni, i suddetti operatori dovrebbero essere esclusi dal campo di applicazione dell'allegato VI del regolamento (UE) n. 965/2012 e, al contrario, essere autorizzati a conformarsi alle prescrizioni di cui all'allegato VII del medesimo regolamento. Per coerenza, anche le organizzazioni di addestramento che svolgono attività di addestramento al volo sugli stessi aeromobili a biturboelica più leggeri dovrebbero essere autorizzate a conformarsi alle prescrizioni di cui all'allegato VII.
- (6) L'allegato VII del regolamento (UE) n. 965/2012 prescrive il trasporto e l'utilizzo di ossigeno in caso di volo al di sopra di una determinata altitudine di pressione. In base al principio di differenziazione del rischio, laddove il livello di protezione normativa offerto ai soggetti interessati dipenda dalla loro capacità di valutare e controllare i rischi, la necessità di ossigeno in aeromobili non pressurizzati impegnati in operazioni non commerciali dovrebbe essere determinata dal pilota di tali aeromobili tenendo conto di taluni fattori oggettivi.

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

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

