

- (5) Inoltre, nelle operazioni CAT i velivoli di alcune classi di prestazioni (A e B), in altri sistemi normativi, sono autorizzati ad atterrare all'interno di una distanza di atterraggio ridotta disponibile sulla pista prevista, a condizione di avere ottenuto l'approvazione preventiva dell'autorità competente e di soddisfare una serie di condizioni di attenuazione del rischio. Il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe definire le condizioni in cui tali operazioni possono essere svolte, mantenendo un livello accettabile di sicurezza. È opportuno modificare di conseguenza il relativo modulo amministrativo per le approvazioni operative, al fine di includere le suddette operazioni.
- (6) Da rapporti di indagine sugli incidenti risulta che, in alcuni casi, una registrazione continua con i sistemi CVR (cockpit voice recorder) e i relativi microfoni nella cabina di pilotaggio dopo un'interruzione del generatore principale avrebbe potuto fornire informazioni utili. Pertanto, per attenuare ogni possibile interruzione del generatore principale, è necessario disporre di una fonte di alimentazione alternativa, in linea con quanto stabilito all'allegato 6, parte I, della convenzione di Chicago.
- (7) Per alcune categorie di velivoli leggeri e di elicotteri impiegati in operazioni CAT, le SARP di recente adozione di cui all'allegato 6 della convenzione di Chicago prevedono il trasporto di apparecchiature per la registrazione in volo. Inoltre, le autorità investigative per la sicurezza hanno trasmesso all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») dodici raccomandazioni di sicurezza relative alla necessità di una registrazione in volo per velivoli leggeri ed elicotteri.
- (8) In linea con il principio di proporzionalità e sulla base di una valutazione del rischio, l'obbligo di installare un registratore di volo negli aeromobili nuovi dovrebbe rispecchiare le dimensioni e la complessità di tali aeromobili e il tipo di operazione. Pertanto, i velivoli leggeri e gli elicotteri di nuova produzione utilizzati in operazioni CAT o operazioni commerciali specializzate («SPO») dovrebbero essere dotati di registratori di volo quando soddisfano determinati criteri riguardanti la massa massima al decollo, il tipo di propulsione o il numero massimo di posti che possono essere occupati. Inoltre, i requisiti relativi al trattamento (conservazione, produzione, protezione e uso) delle registrazioni effettuate dai registratori di volo dovrebbero essere modificati per includere i tipi di registratori di volo introdotti dai nuovi requisiti relativi al trasporto dei registratori di volo.
- (9) Per quanto riguarda l'obbligo di dotarsi di una porta di sicurezza per la cabina di pilotaggio, l'ICAO ha modificato le SARP cambiando i limiti di massa oltre i quali diventa obbligatoria la porta di sicurezza per la cabina di pilotaggio. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 965/2012 per garantire l'armonizzazione delle norme relative alle operazioni di volo e la parità di condizioni tra gli operatori aerei dell'Unione e quelli dei paesi terzi.
- (10) Il regolamento (UE) n. 965/2012 definisce i criteri di ammissibilità (massa massima certificata al decollo e limite di configurazione massima operativa certificata di sedili passeggeri) per effettuare voli senza approvazione ETOPS e con velivoli con prestazioni di classe A su una rotta che comprende un punto a una distanza superiore a 60 minuti e fino a 120 minuti di tempo di volo da un aeroporto adeguato alla velocità di crociera con un motore inoperativo. I velivoli di classe A che soddisfano tali criteri di ammissibilità sono autorizzati ad operare ad una distanza compresa tra 120 e 180 minuti da un aeroporto adeguato, purché abbiano ottenuto l'approvazione dell'autorità competente e a condizione che sia stata loro rilasciata un'omologazione di progetto per tali operazioni.
- (11) Diversi costruttori di velivoli hanno già progettato o stanno progettando velivoli con prestazioni di classe A che superano tali criteri di ammissibilità per le operazioni senza ETOPS. Le disposizioni attualmente in vigore falsano la concorrenza tra gli operatori di aerotaxi che impiegano velivoli che non superano tali criteri. Dato che nessun altro organismo di regolamentazione di rilievo ha imposto tali criteri per le operazioni senza ETOPS, il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe essere modificato di conseguenza.
- (12) Per quanto riguarda l'ossigeno di pronto soccorso nelle operazioni CAT, i recenti sviluppi tecnologici di tali equipaggiamenti consentono di raggiungere un livello di sicurezza equivalente e il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe pertanto essere modificato al fine di consentirne l'uso.
- (13) I requisiti relativi alla lista degli equipaggiamenti minimi (*minimum equipment list*, MEL) di cui all'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 non sono applicabili alle organizzazioni di addestramento approvate (ATO), pertanto il regolamento n. 965/2012 dovrebbe essere modificato per consentire alle autorità competenti di rilasciare un'approvazione per l'elaborazione di una (MEL) da parte delle ATO.
- (14) In seguito alle recenti modifiche del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione ⁽³⁾, è opportuno modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per correggere i rinvii tra i due regolamenti.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GUL 362 del 17.12.2014, pag. 1).

