REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1387 DELLA COMMISSIONE

del 1º agosto 2019

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione per quanto riguarda i requisiti per i calcoli delle prestazioni d'atterraggio del velivolo e le norme per la valutazione dello stato della superficie della pista, l'aggiornamento di determinati equipaggiamenti e requisiti di sicurezza dell'aeromobile e le operazioni effettuate senza approvazione operativa a lungo raggio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

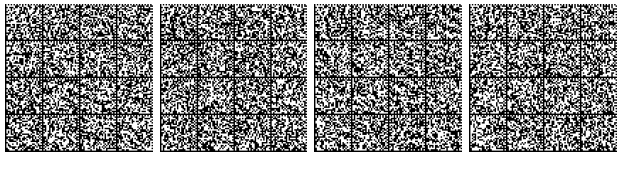
visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010,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

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([2]) stabilisce norme dettagliate sui margini di sicurezza per le condizioni di avvicinamento e di atterraggio, per i voli di velivoli bimotore con un motore inoperativo effettuati senza un'approvazione operativa a lungo raggio («ETOPS»), nonché requisiti tecnici per il trasporto dei registratori di volo. Tale regolamento stabilisce inoltre norme dettagliate sulla porta di sicurezza della cabina di pilotaggio per velivoli con prestazioni di classe A aventi una configurazione operativa massima di sedili passeggeri («MOPS») di 19.

(2) Dai rapporti d'indagine relativi ad incidenti risulta che le differenze tra i metodi di valutazione dello stato della superficie della pista prima dell'atterraggio e di segnalazione in merito a detto stato dopo l'atterraggio contribuiscono in modo significativo alle uscite di pista, in particolare quando la pista è bagnata o contaminata. Le norme vigenti del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione relative ai calcoli delle prestazioni del velivolo non coprono in modo adeguato tutti gli stati della superficie di piste bagnate e contaminate in relazione al metodo utilizzato per valutare e segnalare lo stato della superficie della pista.

(3) A tale riguardo l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile («ICAO») ha modificato una serie di norme e pratiche raccomandate («SARP») negli allegati 6, 8, 14 e 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago») e ha prodotto ampi elementi esplicativi di accompagnamento. Lo scopo di tali documenti è stabilire un formato armonizzato a livello mondiale per la segnalazione dello stato della superficie della pista e le norme di aeronavigabilità necessarie per la valutazione della distanza di atterraggio per i velivoli, nonché disposizioni operative relative ai calcoli delle prestazioni d'atterraggio e alla segnalazione dello stato della superficie della pista.

(4) Il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe pertanto essere modificato per tener conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità investigative e per attuare le pertinenti SARP dell'ICAO. Al fine di rispettare le raccomandazioni dell'ICAO, i requisiti modificati dovrebbero entrare in vigore entro e non oltre il 5 novembre 2020.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.
([2]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).