



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 17 maggio 2004 (28.05)
(OR. en)**

9537/04

**Fascicolo interistituzionale:
2000/0069 (COD)**

LIMITE

**AVIATION 113
CODEC 725**

NOTA

del: Segretariato generale

al: Gruppo "Trasporti aerei"

n. prop. Com: 6364/1/04 REV 1 AVIATION 43 CODEC 218

Oggetto: Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

– Trasposizione delle JAR OPS in UE OPS

Nelle riunioni del 10 e 12 maggio 2004, il Gruppo "Trasporti aerei" e i consiglieri per i trasporti hanno esaminato i capitoli O (equipaggio di cabina) e Q (limitazioni dei tempi di volo) della proposta in oggetto e il nuovo testo dell'articolo 8. Il testo aggiornato è riportato nell'allegato.

Tutte le delegazioni mantengono una riserva d'esame; DK ha espresso anche una riserva d'esame parlamentare.

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,¹

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,²

dopo aver consultato il Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,³

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 3922/91⁴ stabilisce una serie di norme comuni di sicurezza, che sono riportate nell'allegato II dello stesso, riguardanti la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione degli aeromobili, nonché le persone e gli organismi interessati a tali attività. Tali norme di sicurezza armonizzate si applicano a tutti gli aeromobili utilizzati dagli operatori comunitari, a prescindere dal fatto che siano immatricolati in uno Stato membro o in un paese terzo.

¹ GU C 311 E del 31.10.2000, pag. 13.

² GU C 14 del 16.1.2001, pag. 33.

³ GU C

⁴ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4; regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione (GU L 333 del 29.12.2000, pag. 47).

- (2) L'articolo 4, paragrafo 1 del citato regolamento prescrive, per i settori non menzionati nell'allegato II, l'adozione di regole tecniche e procedure amministrative comuni sulla base dell'articolo 80, paragrafo 2 del trattato.
- (3) L'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2407/92, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei⁵ stabilisce che il rilascio e la validità, in qualsiasi momento, di una licenza di esercizio sono subordinati al possesso di un valido certificato di operatore aereo che specifichi le attività contemplate dalla licenza d'esercizio e che sia conforme ai criteri stabiliti dal pertinente regolamento del Consiglio. Appare ora opportuno definire tali criteri.
- (4) Le "*Joint Aviation Authorities*" (JAA) hanno adottato una serie di norme armonizzate per il trasporto aereo commerciale, dette JAR-OPS 1. Le JAR-OPS 1 (modifica 2 del 1° luglio 2000) definiscono il livello di sicurezza richiesto per questo tipo di operazioni e costituiscono pertanto una buona base per la disciplina comunitaria sull'esercizio degli aeromobili. È stato necessario modificare detto testo per renderlo conforme alla legislazione e alle politiche comunitarie, tenuto conto delle sue molteplici implicazioni di tipo economico e sociale. Il testo riveduto differisce da quello delle JAR-OPS 1 e non può pertanto essere recepito nel diritto comunitario mediante un semplice rinvio alle JAR-OPS 1 nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 3922/91. Pertanto, a detto regolamento deve essere aggiunto un allegato III che contenga le prescrizioni necessarie.
- (5) Ai vettori aerei deve essere accordato un margine di discrezionalità sufficiente per poter far fronte a necessità operative impreviste e urgenti, o a esigenze operative di breve durata, oppure per dimostrare che sono in grado di raggiungere un livello equivalente di sicurezza ricorrendo a mezzi diversi dall'applicazione delle norme comuni di cui al citato allegato III. Pertanto, gli Stati membri devono essere autorizzati ad ammettere deroghe o esenzioni alle regole tecniche e alle procedure amministrative comuni. Poiché in alcuni casi tali deroghe ed esenzioni potrebbero essere in conflitto con le norme comuni in materia di sicurezza o falsare la concorrenza nel mercato, è necessario delimitarne rigorosamente il campo di applicazione e subordinarne la concessione a un adeguato controllo comunitario. Pertanto deve essere conferito alla Commissione il potere di prendere misure di salvaguardia.

⁵ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

- (6) Al fine di tener conto della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione,⁶ occorre adattare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3922/91 relative alla procedura del comitato.
- (7) Occorre adeguare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3922/91 in relazione al suo campo di applicazione e ai riferimenti al suo allegato II per tener conto dell'avvenuta adozione del regolamento (CE) n. 1592/2002, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁷ e delle relative norme di attuazione emanate con regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale degli aeromobili e dei relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione,⁸ come pure dell'adozione del 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.⁹
- (8) Il presente regolamento, ed in particolare il capitolo Q dell'allegato III, tiene conto dei limiti e delle norme minime già stabiliti dalla direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.¹⁰ I limiti prescritti da tale direttiva devono essere sempre rispettati nei confronti del personale di volo nell'aviazione civile. In nessun caso le disposizioni del capitolo Q dell'allegato III e le altre disposizioni approvate nel quadro del presente regolamento possono essere meno rigorose e quindi determinare un livello di protezione inferiore per questo personale.
- (9) Il regolamento (CEE) n. 3922/91 deve pertanto essere modificato di conseguenza,

⁶ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁷ GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.

⁸ GU L 243 del 27.9.2003, pag. 7.

⁹ GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1.

¹⁰ GU L 302 del 1.12.2000, pag. 57.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) 3922/91 è così modificato:

- 1) All'articolo 1, il paragrafo 1 è così modificato:
 - "1. Il presente regolamento concerne l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, relative all'esercizio e alla manutenzione degli aeromobili e alle persone e imprese interessate a tali attività."
- 2) Nell'articolo 2 è inserita la definizione seguente:
 - "i) "Autorità" nell'allegato III: l'autorità competente che ha rilasciato il certificato di operatore aereo (COA)."
- 3) L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

1. Fatto salvo l'articolo 11, le regole tecniche e le procedure amministrative comuni applicabili nella Comunità al settore del trasporto commerciale mediante velivoli sono quelle specificate nell'allegato III.
2. Per quanto concerne le disposizioni dell'allegato III, capitolo M, queste si applicano fino al 28 settembre 2005. A decorrere da tale data, i riferimenti a tale capitolo o alle sue disposizioni si intendono fatti alla parte M del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione o alle sue disposizioni pertinenti."
- 4) All'articolo 4, il paragrafo 1 è così modificato:
 - "1. Per i settori non menzionati nell'allegato III, sulla base dell'articolo 80, paragrafo 2 del trattato, sono adottate regole tecniche e procedure amministrative comuni. La Commissione presenta, se del caso e al più presto, le opportune proposte riguardo ai settori in questione."

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Gli Stati membri autorizzano gli aeromobili operati in conformità con le regole tecniche e le procedure amministrative comuni senza imporre altre esigenze tecniche o procedere a una nuova valutazione. Le autorizzazioni inizialmente rilasciate entro determinati limiti sono successivamente rilasciate entro gli stessi limiti."

6) L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

Gli Stati membri riconoscono l'omologazione rilasciata a norma del presente regolamento da un altro Stato membro, o da un organismo che agisce a suo nome, agli organismi o persone posti sotto la sua giurisdizione e sotto la sua autorità, incaricati della manutenzione dei prodotti e dell'esercizio di aeromobili".

7) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

1. Le disposizioni degli articoli da 3 a 7 non ostano a che uno Stato membro possa reagire immediatamente a un problema di sicurezza riguardante un prodotto, una persona o una organizzazione soggetti alle disposizioni del presente regolamento.

Se il problema di sicurezza è dovuto a un inadeguato livello di sicurezza fornito dalle regole tecniche e dalle procedure amministrative comuni oppure da lacune di dette regole e procedure, lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri delle misure adottate e delle relative motivazioni.

La Commissione decide secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2 se un livello di sicurezza inadeguato o una lacuna nelle regole tecniche e procedure amministrative comuni giustifichi la conservazione delle misure adottate in forza del paragrafo 1 del presente articolo. In questo caso, la Commissione adotta i provvedimenti necessari per modificare le regole tecniche e procedure amministrative comuni in oggetto, secondo il disposto dell'articolo 4 o dell'articolo 11. Lo Stato membro revoca le misure che sono state giudicate prive di giustificazione.

2. Gli Stati membri possono ammettere deroghe alle regole tecniche e procedure amministrative comuni di cui al presente regolamento nel caso di impreviste e urgenti necessità operative o di esigenze operative di breve durata.

La Commissione e gli altri Stati membri vengono informati delle esenzioni concesse non appena queste abbiano assunto natura ripetitiva, oppure quando siano state concesse per un periodo superiore a due mesi.

La Commissione esamina se le esenzioni concesse da uno Stato membro a norma del paragrafo 3, e comunicate alla Commissione stessa e agli altri Stati membri, siano conformi agli obiettivi di sicurezza definiti dal presente regolamento o da altre norme di diritto comunitario.

Se ritiene che le esenzioni concesse non siano conformi agli obiettivi di sicurezza del presente regolamento o di altre norme di diritto comunitario, la Commissione decide su misure di salvaguardia, secondo la procedura di cui all'articolo 12 bis.

In questo caso lo Stato membro revoca tali deroghe.

3. Qualora un livello di sicurezza equivalente a quello raggiungibile applicando le regole tecniche e procedure amministrative comuni di cui all'allegato III possa essere ottenuto ricorrendo ad altri mezzi, gli Stati membri possono rilasciare un'omologazione non conforme a tali disposizioni, senza discriminare i richiedenti sulla base della loro nazionalità e nel rispetto dell'esigenza di non falsare la concorrenza.

In questo caso, lo Stato membro notifica alla Commissione la propria intenzione di rilasciare l'omologazione, le relative motivazioni e le condizioni previste per raggiungere un livello equivalente di sicurezza.

Entro tre mesi dalla notificazione fatta da uno Stato membro, la Commissione avvia la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2 al fine di decidere se l'omologazione proposta possa essere rilasciata.

In questo caso, essa notifica la decisione a tutti gli Stati membri, i quali sono allora legittimati ad applicare la misura in oggetto. Le pertinenti disposizioni dell'allegato III possono essere modificate per tenere conto di tale misura.

Le disposizioni degli articoli 6 e 7 si applicano a tale misura.

4. Gli Stati membri possono adottare o mantenere in vigore disposizioni relative all'OPS 1.1115, punto 1, all'OPS 1.1125, punti 1.4 e 2.1 e all'OPS 1.1110, punto 1.3.1¹¹ del capitolo Q dell'allegato III del presente regolamento.

Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione delle disposizioni supplementari che intende introdurre o mantenere in vigore e delle relative motivazioni.

La Commissione decide, applicando la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, se dette disposizioni complementari siano conformi agli obiettivi di sicurezza del presente regolamento e con altre disposizioni della legislazione comunitaria e se le disposizioni complementari possano continuare ad essere applicate.

¹¹ L'ultimo riferimento è stato aggiunto seguendo un suggerimento di FR, che COM potrebbe accettare.

In questo caso, essa notifica la decisione a tutti gli Stati membri, i quali sono allora legittimati ad applicare la misura in oggetto. Le pertinenti disposizioni dell'allegato III possono essere modificate per tenere conto di tale misura.

Le disposizioni degli articoli 6 e 7 si applicano a detta misura."

8) È inserito il seguente articolo 8 bis:

"Articolo 8 bis

1. Nel termine di tre anni decorrenti dall'entrata in vigore del presente regolamento, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea procede ad una valutazione scientifica e medica delle disposizioni dell'allegato III, capitolo Q.
2. Fermo il disposto dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1592/2002/CE, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea assiste la Commissione nella preparazione di proposte intese a modificare le disposizioni tecniche applicabili dell'allegato III, capitolo Q."

9) All'articolo 11, il paragrafo 1 è così modificato:

"1. Qualora il progresso scientifico e tecnico lo renda necessario, la Commissione modifica le regole tecniche e procedure amministrative comuni elencate nell'allegato III secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2."

10) All'articolo 12, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"2. Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, nel rispetto degli articoli 7 e 8 della stessa.

3. Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi."

* GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

11) È inserito il seguente articolo 12 bis:

"Articolo 12 bis

Nei casi in cui si fa riferimento al presente articolo, si applica la procedura di salvaguardia di cui all'articolo 6 della decisione 1999/468/CE.

Prima di adottare la decisione, la Commissione consulta il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1.

Il termine di cui all'articolo 6, lettera b) della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

Quando uno Stato membro deferisce al Consiglio una decisione della Commissione, il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può decidere diversamente entro il termine di tre mesi."

12) Il testo contenuto nell'allegato del presente regolamento è aggiunto come allegato III.

Articolo 2

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

Fermo restando il disposto dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 3922/91, come modificato dal presente regolamento, l'allegato III si applica a decorrere dal ...[sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO III

Regole tecniche e procedure amministrative comuni applicabili al trasporto mediante aeromobili

OPS 1: Trasporto aereo commerciale (Velivoli)

Sommario

CAPITOLO A	- Applicabilità
CAPITOLO B	- Generalità
CAPITOLO C	- Certificazione e supervisione dell' esercente
CAPITOLO D	- Procedure operative
CAPITOLO E	- Operazioni in condizioni di bassa visibilità
CAPITOLO F	- Prestazioni generali
CAPITOLO G	- Prestazioni di classe A
CAPITOLO H	- Prestazioni di classe B
CAPITOLO I	- Prestazioni di classe C
CAPITOLO J	- Massa e centraggio
CAPITOLO K	- Strumenti ed equipaggiamenti
CAPITOLO L	- Equipaggiamenti di comunicazione e di navigazione
CAPITOLO M	- Manutenzione del velivolo
CAPITOLO N	- Equipaggio di condotta
CAPITOLO O	- Equipaggio di cabina
CAPITOLO P	- Manuali, registri e documentazione
CAPITOLO Q	- Limitazioni dei tempi di volo e di servizio e periodi di riposo
CAPITOLO R	- Trasporto di merci pericolose per via aerea
CAPITOLO S	- Sicurezza

CAPITOLO O
EQUIPAGGIO DI CABINA

OPS 1.988
Applicabilità

a) Ai fini del presente regolamento si intende per:

"membro di equipaggio di cabina": un membro dell'equipaggio che, non sia membro dell'equipaggio di condotta, al quale l'esercente aereo o il comandante attribuisca funzioni da svolgere nel compartimento passeggeri di un aeromobile, con le seguenti eccezioni:

- personale medico;
- personale addetto alla sicurezza;
- personale addetto all'assistenza ai minori;
- accompagnatori;
- personale tecnico;
- intrattenitori;
- interpreti

b) L'esercente deve assicurare che tutti i membri dell'equipaggio di cabina soddisfino i requisiti del presente capitolo e le norme di sicurezza applicabili.

OPS 1.989
Identificazione

L'esercente deve assicurare che nessuna persona possa essere identificata come membro dell'equipaggio di cabina a bordo di uno dei suoi aeromobili se non sono soddisfatti i requisiti definiti nel presente capitolo o altri requisiti di sicurezza applicabili all'equipaggio di cabina.

Numero e composizione dell'equipaggio di cabina

- a) L' esercente non deve impiegare un velivolo con una configurazione massima approvata di posti passeggeri superiore a 19, se trasporta uno o più passeggeri, a meno che nell'equipaggio non sia presente almeno un membro di equipaggio di cabina incaricato di svolgere compiti legati alla sicurezza dei passeggeri e specificati nel Manuale delle Operazioni.
- b) Nel conformarsi alle disposizioni della precedente lettera a), l' esercente deve assicurare che il numero minimo di membri d'equipaggio di cabina sia il maggiore tra i seguenti:
 - 1) un membro di equipaggio di cabina per gruppo di 50 posti passeggeri, completo o no, situati sullo stesso ponte del velivolo;
 - 2) Il numero di membri di equipaggio di cabina che ha partecipato attivamente alla dimostrazione di evacuazione di emergenza relativa al velivolo o che si suppone vi abbia partecipato nella relativa analisi; tuttavia, se la configurazione massima approvata di posti passeggeri è inferiore di almeno 50 posti al numero di passeggeri evacuati durante la dimostrazione, il numero dei membri d'equipaggio di cabina può essere diminuito di 1 unità per gruppo di 50 posti passeggeri di scarto tra la configurazione massima approvata di posti passeggeri e la capacità massima certificata.
- c) L'Autorità può, in circostanze eccezionali, richiedere all' esercente di includere nell'equipaggio membri di equipaggio di cabina supplementari.

- d) In caso di circostanze impreviste, il numero minimo richiesto di membri di equipaggio di cabina può essere ridotto a condizione che:
- 1) il numero dei passeggeri sia stato ridotto conformemente alle procedure specificate nel Manuale delle operazioni e
 - 2) al termine del volo sia presentato un rapporto all'Autorità.
- e) L'esercente deve assicurare che, quando ricorre ai servizi di membri dell'equipaggio di cabina che siano lavoratori autonomi e/o freelance o a tempo parziale, siano soddisfatti i requisiti del capitolo O. A tale riguardo, è necessario prestare particolare attenzione al numero totale di tipi o varianti di velivoli su cui un membro dell'equipaggio di cabina può volare ai fini del trasporto aereo commerciale, numero che non deve superare i requisiti prescritti nella OPS 1.1030, compreso il caso in cui un altro esercente fa ricorso ai suoi servizi.

OPS 1.995
Requisiti minimi

L'esercente deve assicurare che ciascun membro dell'equipaggio di cabina:

- a) abbia un'età di almeno 18 anni;
- b) sia periodicamente sottoposto a esame o valutazione medica allo scopo di verificare la sua idoneità fisica all'esercizio delle sue mansioni;
- c) abbia completato con profitto un corso di formazione iniziale in conformità con la OPS 1.1005 e sia titolare di [un attestato di competenza professionale];

- d) abbia completato una formazione di conversione o una formazione sulle differenze che riguardi almeno i punti elencati nella OPS 1.1010;
- e) debba seguire una formazione periodica in armonia con le disposizioni della OPS 1.1015;
- f) abbia la competenza per esercitare le mansioni previste dalle procedure specificate nel Manuale delle Operazioni.

OPS 1.998

Identificazione dell'equipaggio di cabina

L' esercente deve assicurare che tutti i membri dell'equipaggio di cabina indossino l'uniforme dell' esercente e siano chiaramente individuabili dai passeggeri.

OPS 1.1000

Capo cabina

- a) L' esercente deve nominare un capo cabina ogni volta che il numero dei membri d'equipaggio di cabina è superiore a uno.
- b) Il capo cabina è responsabile, nei confronti del comandante, dell'esecuzione e del coordinamento delle procedure di emergenza e di sicurezza cabina specificate nel Manuale delle Operazioni.
- c) Quando la OPS 1.990 richiede il trasporto di più di un membro d'equipaggio di cabina, l' esercente non deve nominare capo cabina una persona che abbia meno di un anno di esperienza come membro d'equipaggio di cabina e che non abbia seguito un corso appropriato che copra almeno i seguenti punti:

- 1) istruzioni pre-volo:
 - i) agire come equipaggio;
 - ii) assegnazione di posti e compiti di equipaggio di cabina;
 - iii) studio del particolare volo, compresi tipo di velivolo, equipaggiamenti, settore e tipo d'impiego e categorie di passeggeri, in particolare disabili, bambini e feriti in barella;

 - 2) collaborazione con l'equipaggio:
 - i) disciplina, funzioni e gerarchia;
 - ii) importanza del coordinamento e della comunicazione;
 - iii) incapacità del pilota;

 - 3) esame dei requisiti imposti dall' esercente e degli obblighi giuridici:
 - i) istruzioni di sicurezza ai passeggeri, schede di sicurezza;
 - ii) sicurezza delle aree di servizio;
 - iii) stivaggio dei bagagli in cabina;
 - iv) equipaggiamenti elettronici;
 - v) procedure di rifornimento carburante con passeggeri a bordo;
 - vi) turbolenze;
 - vii) documentazione;

 - 4) fattori umani e gestione delle risorse dell'equipaggio;

 - 5) segnalazione di incidenti e inconvenienti;

 - 6) limitazioni dei tempi di volo e di servizio e periodi di riposo.
- d) L'esercente deve stabilire delle procedure che consentano di scegliere il membro dell'equipaggio di cabina più qualificato per sostituire il capo cabina in caso d'incapacità di quest'ultimo. Tali procedure devono essere accettabili dall'Autorità e devono tenere conto dell'esperienza operativa del membro dell'equipaggio di cabina.

Operazioni con un solo membro dell'equipaggio di cabina

- a) L' esercente deve assicurare che ogni nuovo membro dell'equipaggio di cabina che non possiede un'esperienza precedente comparabile completi i seguenti punti prima di operare in qualità di unico membro di equipaggio di cabina:
- 1) formazione a complemento di quella richiesta dall'appendice 1 alla OPS 1.1010, che deve insistere in particolare sui seguenti aspetti per tenere conto delle operazioni di unico membro di personale di cabina:
 - i) responsabilità nei confronti del comandante per la gestione della sicurezza della cabina e delle misure di emergenza specificate nel Manuale delle Operazioni;
 - ii) importanza del coordinamento e della comunicazione con l'equipaggio di condotta, gestione dei passeggeri indisciplinati o perturbatori;
 - iii) esame dei requisiti imposti dall' esercente e degli obblighi giuridici;
 - iv) documentazione;
 - v) segnalazione di incidenti e inconvenienti;
 - vi) limitazioni dei tempi di volo e di servizio;
 - 2) voli di familiarizzazione di almeno 20 ore e 15 tratte.
- b) L' esercente deve assicurare, prima che un membro dell'equipaggio di cabina venga incaricato di operare in qualità di unico membro di equipaggio di cabina, che esso sia in grado di svolgere i propri compiti conformemente alle procedure specificate nel Manuale delle Operazioni.

Formazione iniziale in materia di sicurezza

(vedi appendice 1 alla OPS 1.005)

- a) L' esercente deve assicurare che ciascun membro dell' equipaggio di cabina, prima di iniziare una formazione di conversione, abbia completato con profitto un corso iniziale di formazione in sicurezza, comprendente almeno i punti elencati nell'appendice 1 alla OPS 1.1005.

(a 1) I corsi di formazione sono impartiti, a discrezione e previa approvazione dell' Autorità :

1) dall' esercente

- **direttamente o**
- **indirettamente da un centro di formazione che agisce a nome dell' esercente;**

oppure

2) da un centro di formazione autorizzato

- b) Il programma e la struttura dei corsi di formazione iniziale sono conformi alle disposizioni applicabili e soggetti all'approvazione preliminare dell'Autorità.**
- c) A discrezione di uno Stato membro, l'autorità, l'esercente o il centro di formazione autorizzato che realizza il corso di formazione, rilascia un attestato di competenza professionale al membro dell'equipaggio di cabina che abbia completato con successo un programma di formazione iniziale.**
- d) Qualora l'Autorità autorizzi un esercente o un centro di formazione autorizzato a rilasciare l'attestato di competenza professionale al membro dell'equipaggio di cabina, tale attestato contiene un chiaro riferimento all'autorizzazione dell'Autorità.**

OPS 1.1010

Formazione di conversione e formazione sulle differenze

(vedi appendice 1 alla OPS 1.1010)

- a) L' esercente assicura che ciascun membro dell' equipaggio di cabina abbia portato a termine un' adeguata formazione di conversione e una formazione sulle differenze, nell' osservanza delle disposizioni applicabili e, come minimo, sui punti elencati nell' appendice 1 alla OPS 1.1010. Il corso di formazione è specificato nel Manuale delle Operazioni. Il programma e la struttura del corso sono soggetti all' approvazione preliminare dell' Autorità
- 1) *Formazione di conversione.* Deve essere seguito un corso di conversione prima di:
 - i) essere incaricato per la prima volta dall' esercente di compiti di equipaggio di cabina oppure
 - ii) essere incaricato di operare su un altro tipo di velivolo.
 - 2) *Formazione sulle differenze.* Tale formazione deve essere effettuata prima di entrare in servizio:
 - i) su una variante di un tipo di velivolo normalmente impiegato oppure
 - ii) su un tipo o variante di velivolo normalmente impiegato ma in cui gli equipaggiamenti di sicurezza, la loro ubicazione o le procedure di sicurezza normali e d' emergenza sono diversi.
- b) L' esercente deve stabilire il contenuto della formazione di conversione e della formazione sulle differenze tenendo conto della precedente formazione del membro dell' equipaggio di cabina registrata nei suoi fascicoli di addestramento di cui alla OPS 1.1035.
- b 1) Elementi connessi della formazione iniziale (OPS UE 1.1005) e della formazione sulle differenze (OPS UE 1.1010) possono essere combinati

- c) L' esercente deve assicurare che:
- 1) la formazione di conversione sia svolta in modo strutturato e realistico conformemente all'appendice 1 alla OPS 1.1010;
 - 2) la formazione sulle differenze sia svolta in modo strutturato e realistico e
 - 3) la formazione di conversione e, se del caso, la formazione sulle differenze comprenda l'uso di tutti gli equipaggiamenti di sicurezza e di tutte le procedure normali e di emergenza applicabili al tipo o variante di velivolo e comprenda formazione e addestramento su un mezzo di addestramento rappresentativo o sul velivolo vero.

OPS 1.1012

Voli di familiarizzazione

L' esercente deve assicurare che, dopo avere sostenuto la formazione di conversione, ciascun membro dell'equipaggio di cabina effettui dei voli di familiarizzazione prima di fare effettivamente parte del numero minimo dell'equipaggio di cabina prescritto dalla OPS 1.990.

OPS 1.1015

Addestramento periodico

(vedi appendice 1 alla OPS 1.1015)

- a) L' esercente deve assicurare che ciascun membro dell'equipaggio di cabina segua un addestramento periodico che deve coprire le azioni assegnate ad ogni membro d'equipaggio nel quadro delle procedure normali o di emergenza e le esercitazioni attinenti al tipo e/o alla variante di velivolo su cui l'equipaggio deve operare, conformemente all'appendice 1 alla OPS 1.1015.

- b) L'esercente deve assicurare che il programma di addestramento periodico approvato dall'Autorità comprenda un'istruzione teorica e pratica e un addestramento individuale, conformemente all'appendice 1 alla OPS 1.1015.
- c) Il periodo di validità dell'addestramento periodico e dei controlli associati richiesti dalla OPS 1.1025 è di 12 mesi civili a partire dalla fine del mese del rilascio del certificato. Se il controllo è sostenuto nel corso degli ultimi 3 mesi di validità di un controllo precedente, il periodo di validità deve essere esteso a decorrere dalla data di rilascio fino a 12 mesi dopo la data di scadenza del controllo precedente.

OPS 1.1020

Addestramento di aggiornamento

(vedi appendice 1 alla OPS 1.1020)

- a) L'esercente deve assicurare che ciascun membro dell'equipaggio di cabina che sia stato assente per più di 6 mesi da qualunque funzione a bordo, pur essendo ancora all'interno del periodo del precedente controllo ai sensi della OPS 1.1025 b) 3), segua l'addestramento di aggiornamento specificato nel Manuale delle Operazioni conformemente all'appendice 1 alla OPS1.1020.
- b) L'esercente deve assicurare che, quando un membro d'equipaggio di cabina non è stato assente per più di 6 mesi da qualunque funzione a bordo, ma negli ultimi 6 mesi non ha operato su un dato tipo di velivolo come membro dell'equipaggio di cabina richiesto dalla OPS 1.990 b), prima di poter svolgere tali compiti su quel tipo di velivolo il membro d'equipaggio:
 - 1) segua un corso di addestramento di aggiornamento per quel tipo di velivolo oppure
 - 2) operi su due tratte di rifamiliarizzazione durante operazioni commerciali su quel tipo.

OPS 1.1025

Controllo

- a) L'esercente deve assicurare che durante o dopo l'addestramento previsto dalle OPS 1.1005, 1.1010 e 1.1015, ciascun membro dell'equipaggio di cabina sia sottoposto a controlli sulla formazione ricevuta intesi a verificare la sua competenza ad eseguire i compiti di sicurezza normali e d'emergenza. **L'esercente deve garantire che il personale che esegue i controlli sia adeguatamente qualificato.**
- b) L'esercente deve assicurare che ciascun membro dell'equipaggio di cabina sia sottoposto ai seguenti controlli:
- 1) *formazione iniziale* – i punti elencati nell'appendice 1 alla OPS 1.1005;
 - 2) *formazione di conversione e sulle differenze* – i punti elencati nell'appendice 1 alla OPS 1.1010;
 - 3) *addestramento periodico* – i punti elencati nell'appendice 1 alla OPS 1.1015, secondo i casi; e
 - 4) *addestramento di aggiornamento* – i punti elencati nell'appendice 1 alla OPS 1.020.

OPS 1.1030

Operazioni su più di un tipo o variante

- a) L'esercente deve assicurare che ciascun membro dell'equipaggio di cabina non operi su più di 3 tipi di velivolo; tuttavia, previa approvazione dell'Autorità, può operare su 4 tipi di velivolo, a condizione che gli equipaggiamenti di sicurezza e le procedure di emergenza siano simili per almeno 2 dei tipi.
- b) Ai fini della precedente lettera a), le varianti di un tipo di velivolo sono considerate come tipi di velivoli diversi se non sono simili in tutti i seguenti aspetti:
- 1) funzionamento delle uscite di sicurezza;
 - 2) ubicazione e tipo degli equipaggiamenti di sicurezza;
 - 3) procedure di emergenza.

Documentazione sulla formazione

L' esercente deve:

- 1) tenere aggiornati i registri di tutti gli addestramenti e controlli previsti dalle OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.020 e 1.1025;

1 bis) conservare copia dell'attestato di competenza professionale;

- 2) tenere i registri di tutti i corsi di formazione iniziale, di conversione nonché di tutti gli addestramenti e controlli periodici a disposizione del membro dell'equipaggio di cabina interessato, su richiesta di quest'ultimo;
- 3) mantenere aggiornati i registri di formazione e i registri degli esami medici, con indicazione, per quanto riguarda i registri di formazione, delle date e del contenuto dei corsi di formazione di conversione e di formazion esulle differenze nonché degli addestramenti periodici ricevuti.

Appendice 1 alla OPS 1.1005

Formazione iniziale in materia di sicurezza

Le materie che devono, come minimo, formare oggetto di un corso di formazione iniziale in sicurezza di cui alla OPS 1.1005 sono le seguenti:

- a) Formazione relativa all'incendio e al fumo:
 - 1) porre l'accento sul dovere del personale di bordo di far fronte con prontezza alle emergenze dovute a incendi e al fumo; in particolare, va sottolineato che è importante individuare la fonte effettiva dell'incendio;
 - 2) necessità di informare immediatamente il personale di condotta, nonché azioni specifiche necessarie per il coordinamento e l'assistenza quando viene rilevato un incendio o la presenza di fumo;
 - 3) necessità di controlli frequenti delle zone potenzialmente a rischio di incendio, in particolare i locali sanitari, e dei relativi rivelatori di fumo;

- 4) classificazione degli incendi e dei corrispondenti agenti estintori e procedure da seguire per situazioni particolari in caso di incendio; tecniche di applicazione degli agenti estintori; conseguenze della loro applicazione errata e della loro utilizzazione in uno spazio limitato;
- 5) procedure generali relative ai servizi di emergenza a terra negli aerodromi.

b) Formazione relativa alla sopravvivenza in acqua:

come indossare e utilizzare l'equipaggiamento personale di galleggiamento in acqua. Prima di lavorare per la prima volta su un aeromobile equipaggiato di zattere di salvataggio o di altro equipaggiamento analogo, è necessario impartire un corso di formazione sull'utilizzazione di tale equipaggiamento e sul suo uso effettivo in acqua.

c) Formazione relativa alla sopravvivenza:

tale formazione deve essere adeguata alle zone operative (per esempio regione polare, deserto, giungla o mare).

d) Aspetti medici e pronto soccorso:

- 1) istruzioni sul pronto soccorso e sull'uso delle cassette di pronto soccorso;
- 2) pronto soccorso associato con la formazione relativa alla sopravvivenza e all'igiene;
- 3) effetti fisiologici del volo, con particolare riguardo all'ipossia.

e) Assistenza ai passeggeri:

- 1) consigli relativi all'individuazione e all'assistenza dei passeggeri che si trovano sotto l'effetto dell'alcol o sotto l'influsso di stupefacenti, o che diventano aggressivi;
- 2) metodi utilizzati per la motivazione dei passeggeri e il controllo degli stessi, in modo da accelerare l'evacuazione dell'aeromobile;
- 3) disposizioni relative allo stivaggio in condizioni di sicurezza dei bagagli in cabina (compresi gli oggetti necessari per il servizio in cabina) e al rischio che essi possano divenire pericolosi per gli occupanti della cabina o possano ostruire l'accesso alle apparecchiature di emergenza o alle uscite dell'aeromobile oppure danneggiarle;

- 4) importanza di una corretta assegnazione dei posti, tenuto conto della massa e dell'equilibrio dell'aeromobile. Deve essere sottolineato in particolare anche il posizionamento dei passeggeri disabili e la necessità di far sedere passeggeri non disabili vicino alle uscite non sorvegliate;
- 5) funzioni da svolgere in caso di turbolenza, in particolare per rendere sicura la cabina;
- 6) precauzioni da prendere qualora vengano trasportati animali vivi in cabina;
- 7) formazione relativa ai prodotti pericolosi, comprese le disposizioni del capitolo R;
- 8) procedure di sicurezza, comprese le disposizioni del capitolo S;

f) Comunicazione:

Durante la formazione deve essere sottolineata l'importanza di una comunicazione efficace tra l'equipaggio di cabina e l'equipaggio di condotta, con particolare riferimento agli aspetti tecnici e alla necessità di usare un linguaggio e una terminologia comuni.

g) Disciplina e responsabilità:

- 1) importanza che l'equipaggio di cabina svolga le proprie funzioni conformemente al Manuale delle Operazioni;
- 2) mantenimento della competenza e dell'idoneità necessarie per operare come membri dell'equipaggio di cabina, con particolare attenzione alle limitazioni dei tempi di volo e di servizio e ai periodi di riposo;
- 3) la conoscenza delle disposizioni in vigore nel settore dell'aviazione e relative all'equipaggio di cabina ed al ruolo dell'Autorità competente per l'aviazione civile;
- 4) conoscenza generale della terminologia relativa al settore dell'aviazione, della teoria del volo, della ripartizione dei passeggeri, della meteorologia e delle zone di operazione;
- 5) necessità di tenere una riunione informativa dell'equipaggio di cabina prima del volo e di comunicare le informazioni necessarie in materia di sicurezza, tenuto conto delle sue specifiche mansioni;
- 6) importanza di garantire che i documenti e i manuali siano tenuti aggiornati e contengano le modifiche fornite dall'operatore aereo;

- 7) importanza di stabilire i casi in cui i membri dell'equipaggio di cabina hanno l'autorità e la responsabilità di avviare le procedure di evacuazione dell'aeromobile e le altre procedure di emergenza;
 - 8) importanza dei compiti e delle responsabilità in materia di sicurezza e necessità di reagire prontamente ed efficacemente in situazioni di emergenza.
- h) Gestione delle risorse dell'equipaggio.

Appendice I alla OPS 11010

Formazione di conversione e formazione sulle differenze

- a) Generalità:

L' esercente deve assicurare che:

- 1) i corsi di formazione di conversione e sulle differenze siano svolti da personale adeguatamente qualificato e
- 2) durante i corsi di conversione e sulle differenze venga impartita una formazione sull'ubicazione, la rimozione e l'uso di tutti gli equipaggiamenti di sicurezza e di sopravvivenza che si trovano a bordo del velivolo, nonché su tutte le procedure normali e di emergenza relative al tipo, alla variante e alla configurazione del velivolo da impiegare.

- b) Formazione su fumo e incendio:

L' esercente deve assicurare una delle due opzioni seguenti:

- 1) a ciascun membro dell'equipaggio di cabina venga impartita una formazione realistica e pratica sull'uso di tutti gli equipaggiamenti antincendio, compresi gli indumenti protettivi rappresentativi di quelli trasportati a bordo del velivolo. Tale formazione deve comprendere:
 - i) estinzione di un incendio rappresentativo di un fuoco all'interno di un velivolo, salvo che, in caso di estintori ad halon, può essere usata un'altra sostanza estinguente, e

ii) tecniche per indossare e utilizzare i dispositivi di protezione respiratoria in ambiente chiuso simulato saturo di fumo;

2) ciascun membro dell'equipaggio di cabina soddisfi i requisiti di addestramento periodico di cui all'appendice 1 alla OPS 1.1015, lettera c), punto 3).

c) Azionamento di porte e uscite:

L'esercente deve assicurare che:

1) ciascun membro dell'equipaggio di cabina azioni e apra effettivamente tutte le uscite normali e di emergenza per l'evacuazione dei passeggeri in un velivolo o mezzo di addestramento rappresentativo;

2) venga dimostrato l'azionamento di tutte le altre uscite, per esempio dei finestrini della cabina di pilotaggio.

d) Formazione sugli scivoli di evacuazione:

L'esercente deve assicurare che:

1) ciascun membro dell'equipaggio di cabina spieghi uno scivolo di emergenza da un'altezza rappresentativa dell'altezza della soglia del ponte principale del velivolo;

2) lo scivolo sia installato su un velivolo o su un mezzo di addestramento rappresentativo, e

3) venga effettuato un ulteriore spiegamento qualora il membro dell'equipaggio di cabina si qualifichi su un tipo di velivolo in cui l'altezza della soglia del ponte principale differisce in modo significativo da qualsiasi tipo di velivolo precedentemente impiegato.

e) Procedure di evacuazione e altri casi di emergenza:

L' esercente deve assicurare che:

1. la formazione sull'evacuazione di emergenza comprenda il riconoscimento dell'evacuazione, programmata e non programmata, su terra o su acqua. Questa formazione deve comprendere il riconoscimento dei casi in cui le uscite o gli equipaggiamenti di evacuazione sono inutilizzabili;
2. ciascun membro dell'equipaggio di cabina sia formato per fare fronte ai seguenti casi:
 - i) un incendio in volo, con particolare riferimento all'individuazione della fonte effettiva dell'incendio;
 - ii) forte turbolenza d'aria;
 - iii) improvvisa decompressione, compreso l'utilizzo dell'equipaggiamento d'ossigeno portatile da parte di ciascun membro dell'equipaggio di cabina;
 - iv) altre emergenze in volo.

f) Controllo della folla.

L' esercente deve assicurare che sia impartita una formazione sugli aspetti pratici del controllo della folla nei diversi casi di emergenza applicabili al tipo di velivolo in questione.

g) Incapacità del pilota.

L' esercente deve assicurare che, salvo se l'equipaggio di condotta minimo è composto da più di due membri, ciascun membro dell'equipaggio di cabina sia addestrato a prestare assistenza in caso di incapacità del pilota. Questa formazione deve comprendere una dimostrazione dei seguenti punti:

- 1) il meccanismo del sedile del pilota;
- 2) allacciatura e slacciatura delle bretelle del sedile pilota;
- 3) uso dell'equipaggiamento d'ossigeno del pilota;
- 4) uso delle liste di controllo del pilota.

h) Equipaggiamento di sicurezza.

L'esercente deve garantire che ciascun membro dell'equipaggio di cabina riceve un addestramento pratico, o una dimostrazione, sull'ubicazione e sull'uso degli equipaggiamenti di sicurezza, tra cui:

- 1) scivoli e, se gli scivoli a bordo non sono del tipo che si fissa da solo, l'uso di tutte le funi necessarie;
- 2) zattere di salvataggio e slitte, compresi gli equipaggiamenti attaccati ad esse e/o trasportati al loro interno;
- 3) giubbotti di salvataggio, salvagenti per infanti e lettini galleggianti;
- 4) sistema di uscita automatica delle maschere ad ossigeno;
- 5) ossigeno di pronto soccorso;
- 6) estintori;
- 7) asce antincendio o piedi di porco;
- 8) luci di emergenza, comprese le pile;
- 9) equipaggiamenti di comunicazione, compresi i megafoni;
- 10) pacchi di sopravvivenza e loro contenuto;
- 11) dispositivi pirotecnici (reali o simulati);
- 12) kit di pronto soccorso, loro contenuto e equipaggiamenti medici di pronto soccorso;
- 13) altri equipaggiamenti di sicurezza di cabina, se del caso.

i) Istruzione passeggeri/dimostrazioni di sicurezza

L'operatore deve assicurare che venga impartita una formazione sulla preparazione dei passeggeri per le situazioni normali e di emergenza conformemente alla OPS 1.285.

Addestramento periodico

- a) L'esercente deve assicurare che i corsi di formazione periodica siano impartiti da personale adeguatamente qualificato.
- b) L'esercente deve assicurare che ogni 12 mesi civili il programma di formazione pratica comprenda i seguenti punti:
 - 1) procedure di emergenza, compresa l'incapacità del pilota;
 - 2) procedure di evacuazione, comprese le tecniche di controllo della folla;
 - 3) esercizio gestuale da parte di ciascun membro di cabina per aprire le uscite normali e di emergenza in caso di evacuazione passeggeri;
 - 4) ubicazione e utilizzazione degli equipaggiamenti di emergenza, compresi i sistemi di distribuzione d'ossigeno, e utilizzo da parte di ciascun membro di equipaggio di cabina di giubbotti salvagente, equipaggiamenti d'ossigeno portatili e dispositivi di protezione respiratoria (PBE);
 - 5) proto soccorso e contenuto dei kit di pronto soccorso;
 - 6) stivaggio di articoli in cabina;
 - 7) procedure per le merci pericolose, conformemente al capitolo R;
 - 8) procedure di sicurezza;
 - 9) esame di inconvenienti e incidenti;
 - 10) gestione delle risorse dell'equipaggio.
- c) L'esercente deve assicurare che, ogni tre anni, l'addestramento periodico comprenda anche i seguenti punti:
 - 1) azionamento ed effettiva apertura di tutte le uscite normali e di emergenza per l'evacuazione dei passeggeri in un aeromobile o in un mezzo di addestramento rappresentativo;
 - 2) dimostrazione dell'azionamento di tutte le altre uscite;

- 3) formazione realistica e pratica sull'uso di tutti gli equipaggiamenti antincendio, compresi gli indumenti protettivi rappresentativi di quelli trasportati a bordo dell'aeromobile.

Tale formazione deve comprendere:

- i) estinzione di un incendio rappresentativo di un fuoco all'interno di un velivolo, salvo che, in caso di estintori ad halon, può essere usata un'altra sostanza estinguente, e
 - ii) tecniche di utilizzo, da parte di ciascun membro dell'equipaggio di cabina, dei dispositivi di protezione respiratoria in ambiente chiuso simulato saturo di fumo;
- 4) utilizzazione di dispositivi pirotecnici (reali o simulati);
 - 5) dimostrazione dell'impiego delle zattere di salvataggio, se del caso.
- d) L'esercente deve assicurare che tutti i pertinenti requisiti dell'allegato III della OPS 1 siano inclusi nella formazione dei membri dell'equipaggio di cabina.

Appendice 1 alla OPS 1.1020

Addestramento di aggiornamento

L'esercente deve assicurare che l'addestramento di aggiornamento sia impartito da persone adeguatamente qualificate e, per ciascun membro dell'equipaggio di cabina, comprenda almeno quanto segue:

- 1) le procedure di emergenza, compresa l'incapacità del pilota;
- 2) le procedure di evacuazione, comprese le tecniche di controllo della folla;
- 3) l'azionamento e l'effettiva apertura di tutte le uscite normali e di emergenza per l'evacuazione dei passeggeri in un velivolo o in un mezzo di addestramento rappresentativo;
- 4) la dimostrazione dell'azionamento di tutte le altre uscite, compresi i finestrini della cabina di pilotaggio;
- 5) l'ubicazione e l'utilizzazione degli equipaggiamenti di emergenza, compresi i sistemi di distribuzione d'ossigeno, e l'utilizzo di giubbotti di salvataggio, equipaggiamenti d'ossigeno portatili e dispositivi di protezione respiratoria.

CAPITOLO Q

Limitazioni dei tempi di volo e di servizio e periodi di riposo

OPS 1.1090 (ex A)

Obiettivo e campo di applicazione

1. L'esercente definisce un programma di limitazione dei tempi di volo e di servizio e i requisiti di riposo (FTL) per i membri dell'equipaggio.
2. L'esercente assicura che per tutti i suoi voli:
 - 2.1 le limitazioni dei tempi di volo e di servizio e i requisiti di riposo siano conformi:
 - a) alle disposizioni del presente capitolo e
 - b) a tutte le disposizioni supplementari applicate dall'Autorità in conformità delle disposizioni del presente capitolo al fine di mantenere la sicurezza;
 - 2.2 i voli siano programmati in modo da terminare entro il tempo di volo consentito, tenendo conto del tempo necessario per il servizio prima del volo, del volo stesso e dei tempi di rientro;
 - 2.3 i turni di servizio siano preparati e pubblicati con sufficiente anticipo al fine di consentire ai membri dell'equipaggio di pianificare tempi di riposo adeguati.
3. Responsabilità dell'esercente
 - 3.1 L'esercente designa una sede di servizio per ogni membro dell'equipaggio.

- 3.2 L'esercente deve valutare la relazione tra la frequenza e l'alternanza dei tempi di volo e dei periodi di riposo e tenere nella debita considerazione gli effetti cumulativi di lunghi tempi di servizio interrotti da periodi di riposo minimi.
- 3.3 L'esercente assegna turni di servizio che evitano prassi indesiderabili quali l'alternanza di servizio diurno e notturno o trasferimenti dei membri dell'equipaggio tali da perturbare gravemente il consueto ritmo sonno/lavoro.
- 3.4 L'esercente prevede giorni locali liberi da ogni servizio e li comunica in anticipo ai membri dell'equipaggio.
- 3.5 L'esercente assicura che i periodi di riposo prevedano un tempo sufficiente per consentire ai membri dell'equipaggio di superare gli effetti dei precedenti tempi di servizio e di essere ben riposati all'inizio del seguente tempo di volo.
- 3.6 L'esercente assicura che i tempi di servizio siano pianificati in modo da consentire ai membri dell'equipaggio di mantenersi sufficientemente liberi da stanchezza, in modo da poter operare a un livello di efficienza e di sicurezza soddisfacente in qualsiasi circostanza.
4. Responsabilità dei membri dell'equipaggio
- 4.1 Un membro dell'equipaggio non può svolgere servizio su un velivolo qualora sappia o sospetti che presenta o può presentare sintomi di affaticamento o sia in condizioni fisiche tali da poter mettere a rischio il volo.
- 4.2 I membri dell'equipaggio devono utilizzare al massimo le opportunità di riposo e le strutture fornite a tal fine e pianificare e utilizzare adeguatamente i propri tempi di riposo

5. Responsabilità delle Autorità nazionali per l'aviazione civile

5.1 [soppresso]

5.2. Modifiche

5.2.1 Fermo restando il disposto dell'articolo 8, l'Autorità può concedere modifiche ai requisiti del presente capitolo conformemente alla legislazione e alle procedure applicabili dello Stato membro interessato e in consultazione con le parti interessate

5.2.2 L'esercente deve dimostrare all'autorità, sulla base dell'esperienza operativa e tenuto conto di altri fattori pertinenti quali le conoscenze scientifiche del momento, che le sue richieste di modifica portano ad un livello di sicurezza equivalente.

Tali modifiche sono corredate, se del caso, di opportune misure di **riduzione del rischio**.

OPS 1.1095 (ex B)

Definizioni

1.1 Equipaggio rinforzato

Un equipaggio di condotta che comprende un numero di membri superiore al numero minimo necessario per la condotta del velivolo e nel quale ogni membro dell'equipaggio di condotta può lasciare il suo posto ed essere sostituito da un altro membro dell'equipaggio di condotta in possesso dell'opportuna qualifica.

1.2 Block Time

Il periodo di tempo tra il momento in cui un velivolo si sposta dal suo posto di parcheggio per il decollo e il momento in cui occupa la posizione di parcheggio designata e tutti i motori sono spenti.

1.3 Intervallo

Un periodo in cui non si svolge nessun servizio, ma che è computato come tempo di servizio, di durata inferiore a un periodo di riposo.

1.4 Servizio

Qualsiasi compito, **compreso lo standby**, associato con l'attività di un detentore di certificato di operatore aereo che un membro dell'equipaggio è tenuto a svolgere.

1.5 Tempo di servizio

Il periodo di tempo che inizia quando un membro dell'equipaggio è tenuto dall'esercente a entrare in servizio e finisce quando il membro dell'equipaggio non deve prestare nessun servizio.

1.6 Tempo di volo

Il tempo di volo (FDP) è il periodo in cui una persona opera in un aeromobile in qualità di membro dell'equipaggio. Il tempo di volo ha inizio quando il membro dell'equipaggio è chiamato da un esercente a iniziare uno o più voli e ha termine alla fine dell'ultimo volo nel quale egli è membro dell'equipaggio o in un altro momento specificato dalla competente autorità per l'aviazione civile.

1.7 Sede di servizio

Il luogo designato dall' esercente per ogni membro dell'equipaggio, dal quale egli solitamente inizia e dove conclude un tempo di servizio o una serie di tempi di servizio e nel quale, in condizioni normali, l' esercente non è responsabile dell'alloggio del membro dell'equipaggio interessato.

1.8 Giorno locale

Un periodo di 24 ore avente inizio alle 00.00 ora locale.

1.9 Notte locale

Un periodo di 8 ore tra le 22.00 e le 8.00 ora locale.

1.10 Singolo giorno libero

Un singolo giorno libero include due notti locali. Un periodo di riposo può essere incluso quale parte del giorno libero.

1.11 Membro dell'equipaggio operativo

Un membro dell'equipaggio che presta servizio su un velivolo nel corso del volo o in qualsiasi momento del volo.

1.12 Trasferimento

Il trasferimento di un membro non operativo dell'equipaggio da un posto all'altro, su ordine dell' esercente, escluso il tempo di viaggio. Il tempo di viaggio è definito come segue:

- il tempo di trasferimento dal domicilio **a un luogo designato dove la persona è tenuta a entrare in servizio** e viceversa;
- il tempo di trasferimento da un luogo di riposo al luogo dove ha inizio il servizio e viceversa.

1.13 Periodo di riposo

Un periodo di tempo continuativo e definito durante il quale un membro dell'equipaggio è libero da qualsiasi tipo di servizio ~~[e di standby]~~.

1.14 Standby

Un periodo di tempo definito durante il quale un membro dell'equipaggio è tenuto dall' esercente ad essere disponibile per ricevere un incarico di volo, per un trasferimento o per un altro servizio senza che intercorra un periodo di riposo.

1.15 Finestra del minimo circadiano (WOCL)

La finestra del minimo circadiano (WOCL) è il periodo tra le ore 02.00 e le ore 05.59. All'interno di una fascia di tre fusi orari, la WOCL si basa sull'ora della sede di servizio. Superati questi tre fusi orari, la WOCL si basa sull'ora della sede di servizio per le prime 48 ore dalla partenza dal fuso orario della sede di servizio e, successivamente, sull'ora locale

OPS 1.1100 (ex C)

Limitazioni di volo e di servizio

[1.1 Limiti cumulativi di ore di volo : **inserito dopo l'attuale punto 1.2 (la numerazione deve essere adeguata)**]

1.2 Ore di servizio cumulative

L'esercente assicura che i tempi di servizio totali assegnati a un membro dell'equipaggio non superino:

- a) 190 ore di servizio in un periodo di 28 giorni consecutivi,
- b) 60 ore di servizio in un periodo di 7 giorni consecutivi.

1.3 Limite riguardante il totale di block time

L'esercente assicura che [...] il totale di block time dei voli in cui un singolo membro dell'equipaggio è assegnato in qualità di membro operativo dell'equipaggio non superi le 900 ore per anno civile, ripartite il più omogeneamente possibile nel corso dell'anno.

OPS 1.1105 (ex D)

Tempo di volo (FDP) massimo giornaliero

- 1.1 Le presenti disposizioni non si applicano ai voli con un solo pilota.
- 1.2 L'esercente deve specificare orari di entrata in servizio che riflettano realisticamente il tempo necessario per i compiti relativi alla sicurezza precedenti al volo, come specificato dall'Autorità.
- 1.3 L'FDP giornaliero massimo di base è di 13 ore.

- 1.4 Tali 13 ore sono ridotte di 30 minuti per settore a partire dal terzo settore in poi, con una riduzione totale massima di due ore.
- 1.5 Quando l’FDP ha inizio nella WOCL, il massimo di cui al punto 1.3 e al punto 1.4 viene ridotto del 100% della sua sovrapposizione, con un minimo di un’ora e fino a un massimo di due ore. Quando l’FDP termina durante la WOCL o è interamente compreso in essa, l’FDP massimo di cui al punto 1.3 e al punto 1.4 viene ridotto del 50% della sua sovrapposizione.

2. Estensioni:
 - 2.1 L’FDP giornaliero massimo può essere esteso fino al massimo di un'ora.
 - 2.2 Non sono consentite estensioni per un FDP di base di 6 o più settori.
 - 2.3 Laddove un FDP si sovrappone alla WOCL fino a due ore, le estensioni sono limitate a 4 settori.
 - 2.4 Laddove un FDP si sovrappone alla WOCL per più di due ore, le estensioni sono limitate a 2 settori.
 - 2.5 Il numero massimo di estensioni è di due tra due periodi **successivi** di riposo settimanale.
 - 2.6 Laddove un FDP è pianificato in modo da utilizzare un'estensione prima e dopo il volo, il riposo minimo è aumentato di due ore o il solo riposo successivo al volo è aumento di quattro ore. Laddove le estensioni sono utilizzate per FDP consecutivi, il riposo precedente e il riposo successivo al volo tra i due voli hanno luogo **consecutivamente**.
 - 2.7 Quando un FDP con estensione ha inizio tra le 22.00 e le 04.59, l'esercente limita l’FDP a 11.45 ore.

3. Equipaggio di cabina

3.1 Per l'equipaggio di cabina assegnato a un volo o a una serie di voli, l'FDP dell'equipaggio di cabina può essere esteso per un tempo pari alla differenza tra l'orario di entrata in servizio dell'equipaggio di cabina e quello dell'equipaggio di condotta, ma mai oltre l'FDP giornaliero esteso applicabile.

4. Solidità operativa

4.1 Gli orari previsti devono consentire di terminare i voli entro il tempo di volo massimo consentito. Per facilitare il raggiungimento di questo risultato, l'esercente interviene per modificare un orario o la formazione di un equipaggio se il volo effettivo supera l'FDP massimo per oltre il 33% dei voli in detto orario in un trimestre.

5. Trasferimenti

5.1 Il tempo passato effettuando trasferimenti è considerato tempo di servizio.

5.2 Il trasferimento successivo all'entrata in servizio ma precedente il volo è incluso nell'FDP ma non è calcolato come settore.

5.3 Un settore di trasferimento immediatamente successivo a un settore di volo viene tenuto in considerazione per il calcolo del riposo minimo come definito in appresso ai punti 1.1 e 1.2 della OPS 1.1110.

6. FDP esteso (servizio frazionato)
 - 6.1 Fermo restando il disposto dell'articolo 8, l'Autorità può autorizzare un volo basato su un FDP esteso che include un intervallo.
 - 6.2 L'esercente deve dimostrare all'Autorità, sulla base dell'esperienza operativa e **tenendo conto di altri fattori pertinenti quali le** conoscenze scientifiche del momento, che le sue richieste di modifica portano ad un livello di sicurezza equivalente.

OPS 1.1110 (ex E)

Riposo

1. Riposo minimo
 - 1.1 Il riposo minimo da assicurare prima di intraprendere un tempo di volo a partire dalla sede di servizio deve essere almeno altrettanto lungo del precedente tempo ~~di volo~~ o avere la durata di 12 ore, scegliendo il periodo più lungo;
 - 1.2 Il riposo minimo da assicurare prima di intraprendere un tempo di volo a partire da un luogo diverso dalla sede di servizio deve essere almeno altrettanto lungo del precedente tempo di volo o avere la durata di 10 ore, scegliendo il periodo più lungo. In caso di riposo minimo fuori dalla sede di servizio, l'esercente deve prevedere la possibilità di dormire per 8 ore, tenendo in debita considerazione le esigenze di trasferimento e altre necessità fisiologiche.
 - 1.3.1 Fatto salvo il punto 1.2 e fermo restando il disposto dell'articolo 8, l'Autorità può concedere disposizioni di riposo ridotte.
 - 1.3.2 L'esercente deve dimostrare all'Autorità, sulla base dell'esperienza operativa e **tenendo conto di altri fattori pertinenti quali le** conoscenze scientifiche del momento, che le sue richieste di modifica portano ad un livello di sicurezza equivalente.

2. Periodi di riposo

- 2.1 L'esercente assicura che il riposo minimo di cui sopra sia aumentato fino ad almeno un periodo di 36 ore, incluse due notti locali in un periodo di 7 giorni consecutivi. Non devono intercorrere più di 168 ore tra l'inizio di due periodi di riposo settimanali successivi.
- 2.2 L'esercente assicura che i membri dell'equipaggio beneficino come minimo di 96 giorni locali senza servizio e standby per ogni anno civile.

OPS 1.1115 (ex F)

Estensione del tempo di volo dovuta a riposo durante il volo

1. Fermo restando il disposto dell'articolo 8 e sempre che l'esercente dimostri all'Autorità che, sulla base dell'esperienza operativa e **tenendo conto di altri fattori pertinenti quali le conoscenze scientifiche del momento**, la sua richiesta porta ad un livello di sicurezza equivalente:

1.1 Rafforzamento dell'equipaggio di volo

L' esercente concorda con l' Autorità le **disposizioni** per il rafforzamento di un equipaggio di volo di base al fine di aumentare il tempo di volo oltre i limiti di cui alla OPS 1.1105;

1.2. Equipaggio di cabina

L' esercente concorda con l' autorità il riposo minimo legale necessario in volo per i membri dell' equipaggio di cabina quando l' FDP supera le limitazioni di cui alla OPS 1.1105;

1.3 Equipaggio di condotta

L' FDP può essere aumentato oltre i limiti di cui al punto 1.3. della OPS 1.1105 per un massimo di 3 ore qualora l' equipaggio sia sostituito da un nuovo equipaggio e si possa garantire il riposo in un luogo adeguato fuori della cabina di pilotaggio.

L' FDP può essere aumentato oltre i limiti di cui al punto 1.3 della OPS 1.1105 per un massimo di 8 ore qualora l' equipaggio sia sostituito da un nuovo equipaggio in base a un orario approvato dall' Autorità e purché siano disponibili possibilità di riposo orizzontale.

1.4 Equipaggio di cabina

L' FDP può essere aumentato oltre i limiti di cui al punto 1.3. della OPS 1.1105 per un massimo di 3 ore qualora siano disponibili adeguate possibilità di riposo.

L' FDP può essere aumentato oltre i limiti di cui al punto 1.3 della OPS 1.1105 per un massimo di 8 ore qualora l' equipaggio sia sostituito da un nuovo equipaggio in base a un orario approvato dall' Autorità e purché siano disponibili possibilità di riposo orizzontale.

Circostanze impreviste durante le operazioni di volo
Discrezionalità del comandante

1. Tenendo conto della necessità di un attento controllo dei casi sotto indicati, durante le operazioni di volo effettive, aventi inizio al momento dell'entrata in servizio, i limiti relativi ai tempi di volo e di servizio e ai periodi di riposo di cui al presente capitolo possono essere modificati in caso di circostanze impreviste. Tali modifiche devono essere accettate dal comandante previa consultazione con tutti gli altri membri dell'equipaggio e devono, in tutti i casi, soddisfare i requisiti seguenti:
 - 1.1 L'FDP consentito di cui al punto 1.3 della OPS 1.1105 non può essere aumentato di oltre due ore senza un rafforzamento dell'equipaggio di condotta, nel qual caso esso può essere aumentato di non oltre tre ore;
 - 1.1.2 se nel settore finale di un FDP si verificano dopo il decollo circostanze impreviste che porteranno al superamento dell'aumento consentito, il volo può continuare fino alla destinazione prevista o a una destinazione alternativa;
 - 1.1.3 **In presenza di tali circostanze** il periodo di riposo successivo all'FDP può essere ridotto, senza tuttavia scendere mai al di sotto del riposo minimo di cui al punto 1.2 della OPS 1.1110 del presente capitolo.

- 1.2 In caso di circostanze speciali che possano causare grave affaticamento e previa consultazione dei membri dell'equipaggio interessati, il comandante riduce il tempo di volo effettivo e/o aumenta il periodo di riposo, al fine di eliminare eventuali effetti negativi per la sicurezza del volo.
- 1.3 L'esercente deve garantire che:
- 1.3.1 il comandante presenti una relazione all'esercente ogni volta che un FDP viene aumentato a sua discrezione o un periodo di riposo viene ridotto per un'effettiva operazione di volo e
- 1.3.2 allorquando l'aumento di un FDP o la riduzione di un periodo di riposo superi un'ora, una copia della relazione, alla quale l'esercente deve aggiungere le sue osservazioni, sia inviata all'Autorità entro 28 giorni dall'occorrenza.

OPS 1.1125 (ex H)

Standby

1. Standby all'aeroporto
- 1.1 Un membro dell'equipaggio è in standby all'aeroporto dal momento in cui si presenta in servizio nella normale sede sino alla fine notificata del periodo di standby.
- 1.2 Lo standby all'aeroporto è computato integralmente ai fini del calcolo delle ore cumulative di servizio.
- 1.3 **Qualora lo standby all'aeroporto non sia seguito da un incarico di volo**, deve essere seguito almeno da un periodo minimo di riposo.

- 1.4 Fatto salvo il disposto dell'articolo 8, la relazione tra lo standby all'aeroporto e un eventuale tempo di volo assegnato risultante dallo standby all'aeroporto è definita dall'Autorità.
- 1.5 L'esercente fornisce ai membri dell'equipaggio in standby all'aeroporto un locale tranquillo e confortevole non accessibile al pubblico.
2. Altri tipi di standby (incluso lo standby in albergo)
- 2.1 Fatto salvo il disposto dell'articolo 8, tutti gli altri tipi di standby sono disciplinati dall'Autorità tenendo in considerazione quanto segue:
- 2.2 Tutte le attività sono iscritte in turni di servizio e/o notificate in anticipo.
- 2.3 L'inizio e la fine dello standby sono definiti e notificati in anticipo.
- 2.4 La durata massima di ogni tipo di standby **in un luogo che non sia un luogo specifico in cui la persona è tenuta a entrare in servizio** è determinata.
- 2.4.1 Considerati i servizi a disposizione dei membri dell'equipaggio per il riposo e altri fattori rilevanti, la relazione tra standby ed eventuali tempi di volo risultanti dallo standby deve essere definita.
- 2.4.2 La necessità di riposare per un membro dell'equipaggio a cui è stato assegnato un tempo di volo mentre era in standby è di responsabilità comune del membro dell'equipaggio e dell'operatore.
- 2.4.3 Le ore di servizio in standby sono computate integralmente nel calcolo delle ore cumulative di servizio, eccetto le seguenti che sono contabilizzate per metà:
- servizio di standby effettuato tra le 22.00 e le 08.00 a casa o in un locale adeguato fornito dall'operatore nel quale il membro dell'equipaggio può riposare indisturbato e non è richiamato in servizio e

- servizio di standby per il quale è noto che il periodo di notifica dell'entrata in servizio è pari o superiore a 3 ore.

OPS 1.1130 (ex I)

Alimentazione

~~1. I membri dell'equipaggio devono essere consapevoli del fatto che un'alimentazione insufficiente può andare a detrimento delle prestazioni e del livello di vigilanza di una persona.~~

1.1 Occorre prevedere la possibilità di un pasto al fine di evitare diminuzioni del rendimento dei membri dell'equipaggio, soprattutto quando l'FDP supera le 6 ore.

OPS 1.1135 (ex J)

Registrazione del tempo di volo, del tempo di servizio e dei periodi di riposo

1. L'esercente assicura che i registri dei membri dell'equipaggio includano:

- a) i block times;
- b) l'inizio, la durata e la fine di tutti i tempi di servizio o di volo;
- c) i periodi di riposo e i giorni liberi da qualsiasi servizio;

e siano mantenuti in modo da assicurare la conformità con i requisiti del presente capitolo. Copie di tali registri sono messe a disposizione del membro dell'equipaggio su richiesta.

2. Tutti i membri dell'equipaggio mantengono un registro individuale, come opportuno, dei loro:

- a) block times;
- b) tempi di volo;
- c) tempi di servizio;

d) periodi di riposo e giorni liberi da qualsiasi servizio;

che deve essere presentato all'esercente che si serve delle loro prestazioni prima di iniziare un tempo di volo.

- 2.1 I registri devono essere conservati per almeno 12 mesi civili dalla data dell'ultima iscrizione rilevante o più a lungo se così previsto dalle disposizioni di diritto nazionale.
- 2.2 Inoltre, l'esercente conserva separatamente tutte le relazioni dei tempi di volo estesi a discrezione del comandante, dell'estensione delle ore di volo e dei periodi di riposo ridotti per almeno sei mesi dopo l'occorrenza.
