

Le Linee Guida (LG) contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. Sono generalmente associate a Circolari. Dato il loro carattere non regolamentare, i contenuti delle LG non possono essere ritenuti di per se obbligatori. Quando l'utente interessato sceglie di seguire le indicazioni fornite nelle LG, ne accetta esplicitamente le implicazioni sul proprio impianto organizzativo ed esprime il proprio forte impegno a mantenersi aderente ad esse ai fini della continua rispondenza al requisito normativo interessato. I destinatari sono invitati ad assicurare che le presenti Linee Guida siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

IMPIEGO AEROMOBILI IMMATRICOLATI IN ALTRI STATI MEMBRI EASA PRESSO LE IMPRESE ATO

SVILUPPATA ED EMESSA A CURA DELLA DIREZIONE CENTRALE STANDARDIZZAZIONE SICUREZZA

Indice

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI	2	5. SCENARIO 1: AEROMOBILE DI PROPRIETÀ DELLA	
APPLICABILITÀ.....	2	ATO, O AD ESSA DISPONIBILE, DA IMPIEGARE	
1. INTRODUZIONE	2	PER QUALSIASI CLIENTE O STUDENTE.....	5
2. SCOPO.....	3	6. SCENARIO 2: AEROMOBILE RESO DISPONIBILE	
3. IDENTIFICAZIONE DELL'ESERCENTE/OPERATORE 4		ALLA ATO DAL CLIENTE PER ATTIVITÀ IN VOLO	
4. NECESSITÀ DI UN ACCORDO SECONDO ART.		ESCLUSIVAMENTE PER I PROPRI EQUIPAGGI.	6
83BIS DELLA CONVENZIONE ICAO	5		

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI

Riferimento	Paragrafo	Titolo
CODICE DELLA NAVIGAZIONE	Art. 874 ÷ 879	TITOLO III Dell'impresa di navigazione Capo I Dell'esercente
	Art. 939 ÷ 939ter	TITOLO I Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile Capo I Della locazione
Regolamento (CE) 2042/2003	M.A.201	Responsabilità
LIC-02	Tutti	Organizzazioni per l'addestramento del personale navigante

APPLICABILITÀ

APT	Non interessato
ATM	Non interessato
EAL	Organizzazioni titolari di licenza
LIC	Organizzazioni di addestramento personale navigante (ATO)
MED	Non interessato
NAV	Tutti i soggetti
OPV	Tutti i soggetti
SEC	Non interessato

1. INTRODUZIONE

- 1.1. È sempre più frequente la necessità per le Approved Training Organisation (ATO) di poter impiegare, avendone il necessario titolo di disponibilità legale, aeromobili immatricolati in altri Stati Membri EASA in attività di volo connesse all'esercizio dei privilegi associati all'approvazione ATO.
- 1.2. Una circostanza particolare, tra quelle in cui tale necessità si può concretizzare, è rappresentata dallo svolgimento di attività in volo per addestramento, verifica o controllo, finalizzate al rilascio o mantenimento di abilitazioni operative o di tipo (Type Rating) previste nell'ambito delle abilitazioni riconosciute all'impresa, per le quali il cliente richiede alla ATO di utilizzare, esclusivamente a beneficio del proprietario/operatore stesso o dei suoi equipaggi, un aeromobile da lui stesso reso disponibile. Ciò indipendentemente dal fatto che il cliente utilizzi l'aeromobile per attività private o in operazioni commerciali.

Ed. n. 1 del 31 Luglio 2013

1.3. In alcuni casi, inoltre, tali aeromobili risultano immatricolati in EASA MS che hanno già manifestato l'impossibilità di sottoscrivere un accordo secondo art. 83bis¹ per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza dallo Stato di Registrazione all'ENAC relativamente ad aeromobili impiegati in attività aeroscolastiche, così come richiesto dalla Circolare LIC-02.

2. SCOPO

2.1. Scopo delle presenti Linee Guida (LG) è quello di fornire, nel rispetto del quadro di riferimento normativo ed in un'ottica di maggiore flessibilità e proporzionalità in funzione delle differenti tipologie aeromobili ed impieghi, le modalità attraverso le quali si possono considerare comunque soddisfatte, per gli aeromobili oggetto della presente, le finalità della Circolare LIC-02 in relazione agli aspetti:

2.1.1. di assunzione da parte delle ATO delle responsabilità di esercente/operatore dell'aeromobile (rif. paragrafo 3) ; e

2.1.2. di impossibilità di sottoscrivere un accordo secondo art. 83bis per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza dallo Stato di Registrazione all'ENAC(rif. paragrafo 4).

2.2. Nei paragrafi 5 e 6 della presente LG sono esemplificati i possibili scenari dell'applicazione pratica dei concetti contenuti nei seguenti paragrafi 3 e 4

2.3. Quanto riportato nella presente LG, se in contrasto, supera e/o integra eventuali indicazioni o chiarimenti forniti da ENAC sulla medesima materia in precedenti lettere interpretative, incluso quanto riportato al riguardo nella LIC-02, in attesa della sua revisione;

2.4. Alcune previsioni di cui alla presente Linea guida, in particolare il paragrafo 3 e i punti 6.1, 6.2, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4, 6.2.5 si applicano anche agli aeromobili immatricolati in Italia.

NOTA: Le indicazioni e/o i chiarimenti forniti nel seguito, prescindono da qualsiasi considerazione sull'adeguatezza del numero di aeromobili che una ATO deve dimostrare di utilizzare in relazione alla tipologia ed alla varietà di corsi di addestramento in abilitazione (vedi ad esempio ORA.ATO.135 e AMC1 ORA.ATO.135 Training aircraft and FSTDs). Tale valutazione, come per gli altri requisiti applicabili, è lasciata all'analisi del team di certificazione/sorveglianza sulla base delle evidenze fornite dal richiedente. Ciò in particolare per l'estensione delle abilitazioni per un corso di addestramento per il conseguimento di una abilitazione per tipo.

¹ All'indirizzo http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Operazioni_di_volo/Aeromobili_stranieri_-_art_83_bis_Convenzione_ICAO/index.html è disponibile l'elenco degli Stati con i quali è stato già sottoscritto un accordo secondo art. 83bis della Convenzione di Chicago ed il relativo campo di applicazione

Ed. n. 1 del 31 Luglio 2013

3. IDENTIFICAZIONE DELL'ESERCENTE/OPERATORE

- 3.1. Alla ATO, per l'esecuzione delle attività in volo connesse con i corsi di addestramento rientranti nelle proprie abilitazioni, è richiesto di indicare un'adeguata flotta di aeromobili che intende impiegare a tal fine.
- 3.2. Per quanto sopra, la ATO è quindi identificata, per tali aeromobili ed indipendentemente dalla durata temporale del relativo titolo di disponibilità, come l'entità responsabile dell'impiego del mezzo aereo secondo la sua destinazione (addestramento per il personale navigante) in condizioni di sicurezza. Tale responsabilità si esercita attraverso la gestione della aeronavigabilità dell'aeromobile e con il controllo operativo dello stesso.
- 3.3. Tali attività e responsabilità sono quelle previste ed assegnate dal Codice della Navigazione e dalla regolamentazione dell'Unione Europea a chi assume l'esercizio dell'aeromobile ossia ne è esercente/operatore.
- 3.4. Ai fini di quanto sopra, per l'ottenimento dell'autorizzazione all'impiego di un aeromobile oggetto della presente è quindi necessario, in relazione agli aspetti tecnico-operativi, che la ATO fornisca ad ENAC il relativo titolo di disponibilità (il contratto locazione o comodato d'uso² o comunque il documento di conferimento del diritto di utilizzare l'aeromobile) da cui risultino:
- 3.4.1. gli elementi di identificazione dell'aeromobile;
 - 3.4.2. i riferimenti (nome, la nazionalità e il domicilio) di chi cede la disponibilità dell'aeromobile (ad es. locatore, comodante, ecc.) e di chi ne assume l'esercizio;
 - 3.4.3. l'attività di addestramento, nell'ambito dei privilegi dell'approvazione posseduta dalla ATO, quale destinazione d'uso dell'aeromobile, nel rispetto delle eventuali limitazioni descritte nel titolo di disponibilità stesso.

Ovvia alternativa a ciò è, per la ATO, il risultare il proprietario registrato dell'aeromobile.

- 3.5. Quanto previsto al punto 3.4, non esime la ATO, o in subordine il proprietario/operatore registrato, dalle responsabilità di assolvere ad eventuali obblighi di pubblicità di tale status di operatore/esercente in accordo alla pertinente regolamentazione vigente nello Stato di Registrazione dell'aeromobile.

² Il contratto di comodato d'uso differisce dalla locazione per il solo fatto che nel primo il bene è reso di norma disponibile all'utilizzatore senza pagamento di un corrispettivo economico ed al termine del periodo ne è prevista comunque la restituzione al cedente.

Ed. n. 1 del 31 Luglio 2013

4. NECESSITÀ DI UN ACCORDO SECONDO ART. 83BIS DELLA CONVENZIONE ICAO

4.1. In merito alla necessità dell'esistenza di un accordo secondo art.83bis della Convenzione di Chicago tra l'autorità dello Stato di registrazione e l'ENAC per gli aeromobili impiegati da imprese ATO italiane, le soluzioni identificate per gli scenari riportati nei paragrafi 5 e 6, rappresentano un accettabile metodo alternativo, equivalente in termini di sicurezza, per ritenere assolti gli obblighi ICAO nel rispetto del quadro normativo di riferimento nei casi in cui sia impossibile sottoscrivere il suddetto accordo. Ciò in un'ottica di maggiore flessibilità e proporzionalità rispetto a specifici e peculiari scenari operativi di portata più limitata rispetto al trasporto aereo commerciale.

4.2. Al riguardo si evidenzia comunque che:

4.2.1. l'utilizzo di aeromobili immatricolati in Italia da parte di ATO certificate da autorità di altri EASA MS non può essere consentito in assenza, per essi, di un accordo secondo art. 83 bis della Convenzione ICAO per il trasferimento delle responsabilità e dei compiti di sorveglianza da ENAC all'autorità dello Stato dell'Operatore.

4.2.2. In relazione agli EASA MS con i quali ENAC ha già sottoscritto in passato un accordo secondo art. 83 bis della Convenzione ICAO l'autorizzazione per l'utilizzo di un aeromobile immatricolato in quegli Stati può essere rilasciata da ENAC ad organizzazioni ATO, solo se per detto aeromobile è stata trasferita la responsabilità di sorveglianza dallo Stato di registrazione ad ENAC secondo tale accordo.

5. SCENARIO 1: AEROMOBILE DI PROPRIETÀ DELLA ATO, O AD ESSA DISPONIBILE, DA IMPIEGARE PER QUALSIASI CLIENTE O STUDENTE.

5.1. Nell'ambito di questo scenario, l'autorizzazione all'impiego dell'aeromobile immatricolato all'estero presso la ATO è rilasciata da ENAC secondo le procedure standard previste per qualsiasi altro aeromobile immatricolato in Italia che l'impresa intende utilizzare per le attività in volo previste dai corsi di addestramento ad essa approvati nell'ambito dell'approvazione ATO.

5.2. Fermo restando quanto previsto al punto 4.2.2 della presente LG, per gli aeromobili immatricolati in un EASA MS la cui autorità abbia già manifestato la propria indisponibilità a sottoscrivere un accordo secondo art. 83bis con ENAC in generale o limitatamente agli aeromobili impiegati in attività scuola (come ad esempio rispettivamente la DGAC Francese e l'autorità tedesca LBA), la Direzione Operazioni ENAC competente invia una lettera all'autorità dello Stato di registrazione i cui contenuti tipici sono riportati nel fac-simile della Appendice 1

Ed. n. 1 del 31 Luglio 2013

alla presente.

6. SCENARIO 2: AEROMOBILE RESO DISPONIBILE ALLA ATO DAL CLIENTE PER ATTIVITÀ IN VOLO ESCLUSIVAMENTE PER I PROPRI EQUIPAGGI.

6.1. Tale tipologia di contratto ha prevalentemente luogo nel caso in cui il pilota-proprietario (o il legale operatore dell'aeromobile) rende disponibile, tipicamente con un contratto di comodato d'uso, il proprio aeromobile ad una ATO appropriatamente approvata per impiegarlo nelle attività di volo per la verifica o il controllo finalizzate al rilascio o mantenimento di abilitazioni operative o di tipo, esclusivamente a beneficio del proprietario/operatore stesso o dei suoi equipaggi.

6.2. In tale scenario l'approvazione è rilasciata indirettamente dall'ENAC attraverso una procedura approvata in base alla quale l'organizzazione ATO notifica l'impiego dell'aeromobile in questione e predispose, sotto la propria responsabilità, una dichiarazione all'ENAC da cui risulti che l'aeromobile è idoneo ad essere impiegato e verrà impiegato in attività aeroscolastiche nel rispetto dei requisiti tecnico-operativi applicabili e che quindi in relazione al previsto periodo di impiego:

6.2.1. Ha provveduto ad informare l'autorità dello Stato di registrazione circa l'impiego dell'aeromobile in attività aeroscolastiche da parte dell'impresa ATO sotto la sorveglianza assicurata dell'ENAC in accordo alla regolamentazione UE. Per gli aeromobili registrati in EASA MS con i quali ENAC ha già sottoscritto in passato un accordo secondo art. 83 bis, in luogo della notifica di cui sopra è necessario che ENAC abbia accettato il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza per lo specifico aeromobile prima dell'inizio delle operazioni di volo. L'informazione alla Autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile o il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza di cui sopra non sono richiesti per attività aeroscolastiche di durata inferiore a due settimane.

6.2.2. Ha verificato ed assicura che:

- a. l'aeromobile rientra tra i tipi di aeromobili per i quali risulta approvata ad impartire corsi di addestramento/eseguire esami e/o controlli periodici;
- b. l'aeromobile è appropriatamente equipaggiato e con caratteristiche, prestazioni ed equipaggiamenti appropriati al corso di addestramento/verifica da effettuare in accordo alla pertinente regolamentazione applicabile:

Ed. n. 1 del 31 Luglio 2013

- c. la navigabilità continua dell'aeromobile è gestita, secondo un contratto redatto in accordo alla Appendice 1 alla Parte M, da un'impresa approvata in accordo alla Parte M Capitolo G (CAMO), la quale ha dichiarato di essere a conoscenza dell'esecuzione di tali attività e che l'aeromobile è in corrente stato di navigabilità;
- d. l'aeromobile è in possesso delle prescritte certificazioni di aeronavigabilità ed ambientali in corso di validità e di un valido programma di manutenzione approvato ed appropriato al tipo di impiego;
- e. la manutenzione sull'aeromobile è eseguita e deliberata da imprese di manutenzione approvate in accordo al Programma di manutenzione approvato all'aeromobile;
- f. è in vigore per l'aeromobile un'assicurazione sulla Responsabilità Civile ai sensi del Regolamento (CE) n. 785/2004 anche per l'attività aeroscolastica conservando copia delle relative note assicurative;

6.2.3. assicura il pieno controllo operativo dell'aeromobile e l'appropriata interfaccia tra i settori manutenzione, gestione della navigabilità continua e manutenzione;

6.2.4. è stato sottoscritto tra le parti un contratto di locazione o comodato d'uso per la disponibilità dell'aeromobile nel quale sono elencati gli obblighi e le responsabilità reciproche per assicurare il rispetto delle condizioni di cui sopra e nel quale è identificato esplicitamente il programma delle attività di volo programmate per il pilota-proprietario;

6.2.5. assicura la conservazione delle opportune evidenze raccolte per assicurare il rispetto di quanto sopra.

6.3. Le previsioni di cui al presente paragrafo 6 si applicano, ad eccezione del punto 6.2.1, anche agli aeromobili registrati in Italia.

Ed. n. 1 del 31 Luglio 2013

APPENDICE I – Esempio di lettera per l'autorità estera

[Autorità dell'EASA MS-non83bis
Riferimenti e Indirizzo delle pertinenti Sezioni]

e.c. ENAC – Safety Standardisation Central Directorate
ENAC – Operation Management Central Directorate
ENAC – Airworthiness & Operations Regulation Division
ENAC – Personnel Licensing Regulation Division
ENAC – Operating License Division

[FTO/TRTO/RO References]
[aircraft Owner References]

Subject: Notification in respect of [nationality] registered aircraft [(ICAO Nationality ID)-XXXX
Aircraft make, model, s/n] to be operated by [FTO References, FTO/TRTO/RO approval
number], Italy.

Dear Sirs,

We have received application from [FTO/TRTO/RO organization references] for being authorized to conduct flying school operations with subject aircraft which is available to them by virtue of the [dry-lease / loan for use ⁽¹⁾] contract signed with the respective registered aircraft owner.

[FTO/TRTO/RO organization references], under the above mentioned contract provisions, is detailed as [registered] operator of the subject aircraft and, as such, is envisaged that it could use the aircraft for conducting [flight check or examination / training school activities⁽¹⁾] [for the exclusive benefit of the registered aircraft owner/operator / for its customers⁽¹⁾] in accordance with [JAR FCL / Part FCL⁽¹⁾].

We hereby inform you that ENAC authorised [until dd-mm-yyyy / until termination notice⁽¹⁾] the above mentioned operations under Italian [FTO/TRTO/RO⁽¹⁾] approvals held by [FTO/TRTO/RO organization references]. Consequently please consider that:

(1) the aircraft may be requested to install modification approved under EU regulation provisions to comply when necessary with applicable Italian national operational requirements and therefore you may be requested by the aircraft operator to approve the aircraft maintenance programme (AMP) revised accordingly. On that last regard please consider that ENAC is available to enter into an agreement with you for the approval of aircraft AMP according to Part M, point M.1 provisions;

(2) ENAC will ensure operational and continuing airworthiness oversight be conducted on the above mentioned operations pursuant to Regulation (EC) n. 216/2008 in accordance with, as applicable, the relevant IR's provisions, national regulations and its current relevant procedures as long as the subject aircraft will be operated under [FTO/TRTO/RO organization references] approval or recognition.

Please notify objections, if any

Yours faithfully,

The Director
[Operation Division Director name]

⁽¹⁾RIMUOVERE L'IPOTESI CHE NON RICORRE