



REGOLAMENTO

IDROSCALI MARINI PER OPERAZIONI DI TRASPORTO COMMERCIALE

Edizione n° 1 del 8 febbraio 2016



Regolamento

Idroscali Marini
per operazioni di trasporto commerciale

Ed. 1

pag. 3 di 20

INDICE

Art. 1 Premessa.....	4
Art. 2 Scopo	4
Art. 3 Applicabilità.....	4
Art. 4 Fonti Normative	5
Art. 5 Definizioni e acronimi.....	5
Art. 6 Esclusioni.....	7
Art. 7 Autorizzazione dell'Idroscalo Marino.....	8
Art. 8 Limiti dell'Autorizzazione dell'Idroscalo Marino	8
Art. 9 Presentazione della Domanda	9
Art. 10 Gestione degli Idroscali Marini e responsabilità del gestore.....	9
Art.11 Caratteristiche e funzionamento dell'Idroscalo Marino.....	10
Art. 12 Spazio Aereo e Servizi di Navigazione Aerea.	12
Art. 13 Superfici di limitazione ostacoli.....	13
Art. 14 Ostacoli mobili	13
Art. 15 Delimitazioni delle aree acquatiche, segnali ed altri aiuti.....	13
Art. 16 Comunicazioni del gestore.....	14
Art. 17 Presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio	14
Art. 18 Obblighi del comandante e manovre di decollo ed ammaraggio	16
Art. 19 Entrata in vigore.....	17
Appendice 1	18
Appendice 2	19
Appendice 3	20

Art. 1

Premessa

Gli idrovolanti a turbina, sia monomotore che plurimotore, sono considerati “aeromobili complessi” dal Regolamento (UE) n. 216/2008, e quando vengono utilizzati in operazioni di trasporto commerciale devono necessariamente operare da un aeroporto adatto allo scopo, così come stabilito dal Regolamento (UE) n. 965/2012.

L'ENAC ha pertanto ritenuto necessario sviluppare il presente Regolamento per disciplinare l'impiego delle strutture destinate ad accogliere gli idrovolanti complessi impegnati in operazioni di trasporto commerciale che operino sul mare.

Tali strutture sono definite “Idroscali Marini”.

Art. 2

Scopo

Il presente regolamento definisce i livelli di sicurezza da assicurare per autorizzare la gestione e l'impiego degli Idroscali Marini destinati alle operazioni di idrovolanti plurimotore a turbina con configurazione massima di posti passeggeri fino a 19 incluso, in operazioni commerciali, condotte in accordo al Regolamento (UE) n. 965/2012.

Art. 3

Applicabilità

1. Le disposizioni del presente Regolamento si applicano:
 - a) agli Idroscali Marini dove operano idrovolanti plurimotori a turbina con configurazione massima di posti passeggeri fino a 19 incluso, impiegati in operazioni di trasporto commerciale;
 - b) alla gestione degli Idroscali Marini;
 - c) alle operazioni degli idrovolanti sugli Idroscali Marini.

Art. 4

Fonti Normative

- Regolamento (UE) n. 216/2008 del 20/2/2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea;
- Regolamento (UE) n. 965/2012 del 5/10/2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008;
- Regolamento (UE) n. 923/2012 SERA del 26/9/2012 *che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea*;
- Codice della Navigazione;
- Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 per la prevenzione degli abbordi in mare.

Art. 5

Definizioni e acronimi

1. Definizioni

Aeromobile complesso: si intende un velivolo con una massa massima certificata al decollo superiore a 5700 Kg, oppure certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a 19, oppure certificato per operare con un equipaggio minimo di due piloti, oppure dotato di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica, in conformità a quanto stabilito dall'art. 3 del Regolamento (UE) n. 216/2008.

Aeroporto: si intende un'area delimitata, su terra o acqua (comprendente gli edifici, le installazioni, gli impianti), o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata, in tutto o in parte, all'arrivo, alla partenza ed al movimento di superficie di aeromobili.

Idroscalo Marino: si intende un aeroporto con area di operazioni posta sul mare, dove possono operare idrovolanti complessi in operazioni di traffico commerciale.

Area di movimentazione a terra: si intende un'area sulla terra, presente in alcuni idroscali marini, ove si effettua l'imbarco e sbarco dei passeggeri.

Area delle operazioni: si intende la zona di ormeggio (o l'area di movimentazione a terra), il raccordo di manovra, e l'area di corsa, come successivamente definite. Sull'area delle operazioni coesistono le operazioni degli aeromobili ed il traffico marittimo.

Zona di Ormeggio: si intende la parte di un idroscalo marino adibita all'ormeggio degli idrovolanti ed alle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri.

Raccordo di Manovra: si intende la parte di un idroscalo marino adibita al movimento degli idrovolanti, che collega la zona di ormeggio (o dall'area di movimentazione a terra) all'area di corsa.

Mare aperto si intende un'area acquatica dell'Idroscalo Marino posta al di fuori di porti o canali.

Area di Corsa: si intende l'area di un idroscalo marino posta sul mare, predisposta per il decollo e l'atterraggio degli idrovolanti. L'area di corsa può assumere qualunque forma geometrica, secondo le necessità del caso.



2. Acronimi

ARP è l'acronimo utilizzato per indicare l'aerodrome reference point.

MTOM è l'acronimo che indica la massa massima al decollo dell'idrovolante.

VFR è l'acronimo utilizzato per indicare le regole del volo a vista.

VMC è l'acronimo utilizzato per indicare le condizioni meteorologiche di volo a vista.

IMC è l'acronimo utilizzato per indicare le condizioni meteorologiche di volo strumentale.

ATS è l'acronimo che indica i "servizi di traffico aereo", i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo, ed i servizi di controllo del traffico aereo (compresi i servizi di controllo di area, di avvicinamento e di aeroporto).

CTR è l'acronimo che indica la «zona di controllo», ovvero uno spazio aereo controllato che si estende verso l'alto a partire dalla superficie terrestre ad un limite superiore specificato.

ATZ è l'acronimo per una zona di traffico di aeroporto, quale uno spazio aereo di dimensioni definite, istituito intorno ad un aeroporto, per la protezione del traffico aereo d'aeroporto.

AIP è l'acronimo che indica la "Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche", edita da o con l'autorità di uno Stato, contenente informazioni aeronautiche di carattere durevole, essenziali per la navigazione aerea.

Art. 6

Esclusioni

1. Agli Idroscali Marini non si applica il Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA).
2. Il presente regolamento non si applica:
 - a) agli idroscali posti su acque interne;
 - b) alle idrosuperfici regolate dal DM 1/2/2006;
 - c) agli idroscali marini dove non si effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale con idrovolanti complessi.

Art. 7

Autorizzazione dell'Idroscalo Marino

1. Gli Idroscali Marini vengono istituiti a seguito di un'autorizzazione rilasciata dall'ENAC.
2. La domanda di autorizzazione può essere presentata solo dalle persone giuridiche.
3. L'autorizzazione dell'ENAC viene rilasciata a fronte della conformità ai requisiti del presente Regolamento, in accordo alle procedure di cui all'Appendice 1, considerando anche:
 - le raccomandazioni contenute in Appendice 2;
 - i provvedimenti delle autorità marittime per le aree di cui al successivo art. 9;
 - quanto altro ritenuto necessario per motivi di sicurezza.
4. Il titolare dell'autorizzazione assume la funzione di gestore dell'Idroscalo Marino.
5. L'utilizzo dell'Idroscalo Marino è comunque consentito a tutti gli operatori e soggetti privati che ne facciano richiesta all'esercente, secondo le condizioni e le procedure contenute nel Manuale dell'Idroscalo Marino.
6. L'istituzione di un Idroscalo Marino non dà luogo a servitù aeronautiche.

Art. 8

Limiti dell'Autorizzazione dell'Idroscalo Marino

1. Salvo autorizzazioni dell'ENAC e, sempre che i pertinenti regolamenti operativi non richiedano minime superiori, l'utilizzo degli idroscali marini è limitato:
 - a) alle ore diurne;
 - b) alle operazioni condotte secondo le regole del volo a vista (VFR);
 - c) con ceiling non inferiore a 450 metri;
 - d) con visibilità al suolo non inferiore a 5 Km.
2. In assenza di servizio di Dogana e Polizia di frontiera le operazioni sono limitate ai soli voli Schengen.
3. In presenza del servizio di Polizia di frontiera, ma in assenza del servizio di Dogana, le operazioni sono limitate ai soli voli intracomunitari.



Regolamento

Idroscali Marini
per operazioni di trasporto commerciale

Ed. 1

pag. 9 di 20

Art. 9

Presentazione della Domanda

1. La domanda di autorizzazione viene presentata all'ENAC dal rappresentante legale della società interessata alla gestione.
2. La domanda va inviata in copia al Questore, al Demanio Marittimo ed al Comando delle Capitanerie di porto.
3. La copia della domanda per l'ENAC deve contenere i seguenti allegati:
 - a) Manuale dell'Idroscalo Marino, come da Appendice 3;
 - b) descrizione delle responsabilità organizzative;
 - c) evidenza della disponibilità di un'area di ormeggio (o di movimentazione a terra);
 - d) (se applicabile) richiesta alle autorità marittime per l'istituzione delle seguenti due aree a traffico regolamentato:
 - area 1: raccordo di manovra;
 - area 2: area di corsa (sia per la navigazione che per la pesca).
4. Dichiarazione in cui si impegna a corrispondere all'Ente i diritti previsti secondo il Regolamento per le Tariffe dell'ENAC in vigore.
5. Ogni istanza di modifica dell'autorizzazione già rilasciata dall'ENAC segue lo stesso iter dell'autorizzazione iniziale e può essere attuata solo a seguito della comunicazione di esito positivo da parte dell'ENAC.

Art. 10

Gestione degli Idroscali Marini e responsabilità del gestore.

1. Il gestore è responsabile della rispondenza ai requisiti del presente regolamento, dell'agibilità in condizioni di sicurezza e dell'efficienza delle attrezzature installate.
2. L'organizzazione del gestore definisce le responsabilità per il corretto svolgimento delle operazioni, per la gestione delle emergenze e il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio, e per la gestione degli aspetti tecnici. Le responsabilità dei singoli ambiti possono essere cumulate in relazione alla portata delle operazioni.

3. Il gestore provvede all'immediata sospensione delle operazioni al verificarsi di ogni evento che comprometta o faccia venir meno le condizioni di sicurezza dell'Idroscalo.
4. Il gestore provvede alle seguenti registrazioni, per ogni volo:
 - a) tipo e marche dell'aeromobile;
 - b) località ed orari di partenza ed arrivo;
 - c) nominativo del pilota responsabile e numero dei passeggeri.
5. Le registrazioni sono conservate per almeno 3 anni, a cura del gestore, e rese disponibili durante gli audit e/o ispezioni dell'ENAC, o su richiesta dell'ANSV o della Autorità Giudiziaria.
6. Il gestore deve proteggere le registrazioni da furti, danneggiamenti, incendi ed allagamenti.
7. Il gestore è originatore dei dati da pubblicare nell'AIP, ai sensi del regolamento ENAC "Servizio di informazioni aeronautiche", articolo 6.5.
8. Il gestore deve comunicare tempestivamente all'ENAC la presenza di nuovi ostacoli fissi che possano avere un impatto negativo sulla conduzione in sicurezza delle operazioni di volo.
9. Il gestore deve assicurare il presidio dell'Idroscalo Marino durante l'orario di apertura, e la presenza durante le operazioni di un responsabile delle operazioni, della gestione delle emergenze ed il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio.
10. Il gestore deve garantire l'accesso alla documentazione tecnica ed alle infrastrutture dell'Idroscalo al personale dell'ENAC.

Art. 11

Caratteristiche e funzionamento dell'Idroscalo Marino

1. L'Idroscalo Marino è costituito dalle infrastrutture a terra, dall'eventuale area di movimentazione a terra, e dall'area delle operazioni. Quest'ultima è composta dalla zona di ormeggio, dal raccordo di manovra e dall'area di corsa.
2. Il punto di riferimento dell'Idroscalo Marino (ARP) è costituito dal baricentro geometrico dell'area di corsa.

3. L'area delle operazioni può non essere riservata all'utilizzo esclusivo degli idrovolanti. In tal caso l'ENAC valuta le decisioni delle autorità marittime relative alle aree di cui al punto 3.d) dell'art. 9 del presente Regolamento.
4. La coesistenza e la gestione del traffico degli aeromobili con quello marittimo sull'area delle operazioni avviene in accordo del Regolamento (UE) n. 923/2012, secondo quanto previsto nel paragrafo SERA.3230, nonché dal Codice della Navigazione.
5. Fuori dai casi di applicazione del paragrafo SERA.3230, gli idrovolanti utilizzano l'area delle operazioni nel rispetto della convenzione di Londra e del Regolamento del 1972 per la prevenzione degli abbordaggi in mare.
6. Se l'area delle operazioni si trova all'interno di porti e canali, si applica anche l'articolo 62 (movimento delle navi nel porto), Parte prima, Libro primo, del Codice della Navigazione che stabilisce che "Il comandante del porto regola e vigila, secondo le disposizioni del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi, l'ammarramento, lo stazionamento e il movimento degli idrovolanti nelle acque del porto."
7. La zona di ormeggio è costituita da un'area disponibile per la sosta degli idrovolanti, e può trovarsi anche all'interno di porti e canali.
8. Il raccordo di manovra è costituito da un'area che collega l'area di ormeggio all'area di corsa.
9. I limiti del raccordo di manovra devono essere identificabili a vista con boe o, se non è praticabile, facendo riferimento a punti cospicui o strutture a terra.
10. Le regole di traffico e le priorità al transito agli idrovolanti nel raccordo sono stabilite dagli enti marittimi competenti localmente, in accordo all'articolo 62 del Codice della Navigazione.
11. L'area di corsa può trovarsi all'interno di una diga foranea oppure in mare aperto, e nessun punto di essa può trovarsi in zone di balneazione.
12. L'estensione ed il posizionamento dell'area di corsa vengono determinati (e riportati sul Manuale dell'Idroscalo Marino) tenendo conto:
 - a) degli ostacoli;
 - b) delle prestazioni dell'idrovolante critico indicato nel Manuale dell'Idroscalo Marino, in condizioni di motore critico in operativo;
 - c) delle condizioni meteo prevalenti e della direzione dei venti;

- d) dello spazio necessario per un decollo o ammaraggio con eventuale riattaccata.
13. A meno che l'ENAC non approvi apposite superfici di limitazione ostacoli vale quanto segue:
- i circuiti di traffico devono essere effettuati interamente sul mare;
 - in decollo, oppure a seguito di una riattaccata, l'aeromobile deve restare comunque sul mare fino al raggiungimento di una quota non inferiore a 1000 ft.
14. L'idroscalo marino è aperto anche agli idrovolanti non complessi, ed al traffico non commerciale secondo quanto specificato nel Manuale dell'Idroscalo Marino.

Art. 12

Spazio Aereo e Servizi di Navigazione Aerea

1. A meno di autorizzazione dell'ENAC, l'Idroscalo Marino è posto all'interno di una ATZ non controllata, istituita a protezione dell'area di corsa e dei relativi circuiti di traffico.
2. L'istituzione di un idroscalo all'interno di una zona controllata è subordinata alla compatibilità con il traffico dell'area ed è soggetta alla valutazione da parte dell'ENAC, sentito il parere dell'ANSP.
3. L'ENAC può stabilire l'obbligo di istituire servizi di traffico aereo (ATS) in relazione al traffico previsto.
4. Nel caso di assenza di un servizio ATS designato per l'ATZ dell'idroscalo, l'ente ATS dell'aeroporto più vicino rilancia eventuali informazioni rilevanti ai fini della navigazione aerea originate dal gestore dell'idroscalo.
5. Le informazioni meteorologiche e quelle relative allo stato del mare da fornire vengono stabilite dal gestore in funzione:
 - a) del luogo di ubicazione dell'Idroscalo Marino;
 - b) dell'aeromobile critico che vi può operare.

Art. 13

Superfici di limitazione ostacoli

Salvo specifiche necessità dipendenti dal luogo di ubicazione dell'Idroscalo Marino, non sono previste superfici di limitazione ostacoli per gli idroscali marini.

Art. 14

Ostacoli mobili

La presenza di ostacoli mobili nell'area di corsa viene gestita dal comandante dell'aeromobile in regime di auto-separazione.

Art. 15

Delimitazioni delle aree acquatiche, segnali ed altri aiuti

1. L'identificazione ai fini aeronautici dei limiti delle aree acquatiche dell'Idroscalo Marino viene fatta tramite la pubblicazione della cartografia nell'AIP Italia.
2. I limiti delle aree acquatiche devono essere riconoscibili con boe oppure, ove non praticabile, in maniera visiva facendo riferimento a punti cospicui o riferimenti geometrici a caratteristiche geografiche a terra, salvo diversa prescrizione della capitaneria di porto competente.
3. La riconoscibilità dei limiti delle aree acquatiche deve essere adeguata alle necessità degli aeromobili in volo.
4. La posizione e la riconoscibilità dei limiti delle aree acquatiche deve essere compatibile con le esigenze e le prescrizioni per il traffico marittimo.
5. I dati necessari ad individuare, diffondere e pubblicare la posizione ed i limiti delle aree acquatiche deve rispondere anche alle prescrizioni stabilite dalle autorità marittime.
6. Se la profondità dell'acqua lo permette ragionevolmente, oppure nel caso in cui il raccordo di manovra e l'area di corsa si trovano all'interno della diga foranea, il perimetro dell'area di corsa può essere indicato anche da segnali con colori a forte contrasto, identificabili in volo

ad un'altezza di 1000 ft o da segnali IALA, salvo diversa prescrizione della capitaneria di porto competente.

7. In funzione del luogo ove è ubicato l'Idroscalo Marino, delle condizioni meteo prevalenti, del tipo e del volume delle operazioni, dell'aeromobile critico, e del traffico marittimo nella zona, l'ENAC, sentito il parere delle autorità marittime, prescrive l'installazione dei seguenti dispositivi, per quanto ritenuto necessario:

- a) segnali con colori a forte contrasto, per l'identificazione delle aree;
- b) dispositivi che consentano al pilota di determinare visivamente la direzione del vento e di stimarne l'intensità;
- c) quadrato segnali.

I predetti dispositivi devono essere identificabili in volo da una quota non inferiore a 1000 ft.

Art. 16

Comunicazioni del gestore

1. Il gestore dell'Idroscalo Marino ha l'obbligo di comunicare all'ente ATS competente ed alle autorità marittime, le condizioni e gli eventi di qualunque natura che richiedono l'emissione degli avvisi alla navigazione.
2. Al verificarsi della sospensione delle operazioni per motivi di sicurezza, il gestore comunica tempestivamente all'ente ATS ed all'ENAC le informazioni del caso.

Art. 17

Presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio

1. Il gestore deve preparare un piano di gestione delle emergenze e predisporre un presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio, con l'obiettivo di mantenere elevate le possibilità di sopravvivenza degli occupanti dell'idrovolante in caso di incidente o di intervento per un inconveniente tecnico sulla superficie.
2. Per la predisposizione del presidio ed in funzione del volume di traffico, deve essere disponibile almeno una imbarcazione di salvataggio che consenta il recupero degli occupanti dell'idrovolante oppure il lancio di un sufficiente numero di dispositivi galleggianti.

3. Il numero dei membri dell'equipaggio e le dotazioni di sicurezza che devono essere presenti a bordo della imbarcazione di salvataggio vengono stabiliti sulla base di un risk assessment effettuato dal gestore, tenuto conto dell'aeromobile critico operativo. Le dotazioni di sicurezza devono includere almeno un estintore, adeguato a sopprimere focolai di incendio.
4. Il piano di gestione delle emergenze e il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio è approvato dall'ENAC.
5. Il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio deve essere disponibile con almeno 15 minuti di anticipo rispetto agli orari dei voli pubblicati.
6. In caso di voli senza orario pubblicato, il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio deve essere disponibile prima della messa in moto del primo idrovolante, o prima dell'inizio della fase di avvicinamento del primo idrovolante in arrivo.
7. Il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio deve essere disponibile sino all'ormeggio dell'ultimo idrovolante in arrivo, e fino a 15 minuti dopo l'ultimo idrovolante in partenza.
8. Il personale preposto al presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio deve ricevere un adeguato addestramento e corsi di aggiornamento periodici.
9. Le procedure di emergenza devono assicurare:
 - a) l'avvio dell'emergenza in 2 minuti;
 - b) il raggiungimento di qualsiasi punto dell'idroscalo in un tempo totale non eccedente i 10 minuti.
10. Deve essere disponibile un apparato ricetrasmittente nautico, e un apparato sonoro per le comunicazioni o segnalazioni di emergenza ai natanti o imbarcazioni, presenti nel raccordo di manovra o nell'area di corsa.
11. Nel caso in cui natanti o imbarcazioni non rispondano alle segnalazioni, il responsabile delle emergenze deve contattare tempestivamente la capitaneria di porto.

Art. 18

Obblighi del comandante e manovre di decollo ed ammaraggio

1. Il comandante può accendere i motori dell'aeromobile, oppure iniziare la fase di avvicinamento solo dopo aver accertato la disponibilità del presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio.
2. Per le operazioni sull'acqua il Comandante si attiene a quanto stabilito:
 - a) da SERA.3230;
 - b) dal Codice Della Navigazione.
3. Il comandante dell'aeromobile si conforma in ogni istante alle ordinanze marittime locali e agli ordini della capitaneria di porto e/o del comandante del porto locale.
4. All'interno del raccordo di manovra (fino a 200 metri dalla costa) l'aeromobile deve essere condotto mantenendo una velocità non superiore alla velocità minima di manovra, salvo autorizzazione della locale autorità marittima.
5. Nel raccordo di manovra il comandante dell'aeromobile deve prestare attenzione anche alla possibile presenza di sub o bagnanti.
6. Il comandante dell'aeromobile valuta la presenza di ostacoli fissi e mobili, le condizioni di vento sull'area di corsa e lo stato della superficie acquatica prima dell'inizio del decollo o dell'ammarraggio.
7. Il comandante dell'aeromobile inizia il decollo o l'ammarraggio sotto la sua responsabilità, solo quando è convinto dell'idoneità della sicurezza delle condizioni presenti.
8. Il comandante pianifica ed esegue le manovre di autoseparazione di cui ai punti successivi con un margine di sicurezza che tenga conto:
 - a) delle dimensioni e velocità relativa dell'ostacolo mobile;
 - b) delle prestazioni dell'aeromobile con motore critico in operativo;
 - c) di una improvvisa avaria ai sistemi propulsivi dell'ostacolo mobile;
 - d) degli effetti della scia sull'acqua prodotta dall'ostacolo mobile.
9. Il comandante mantiene l'autoseparazione da tutti gli ostacoli fissi e mobili sia sul piano orizzontale che verticale, durante le fasi di decollo o ammaraggio.
10. L'autoseparazione minima orizzontale e verticale da mantenere è quella prevista dal Regolamento (UE) n. 965/2012, Chapter 2, per l'applicabile sottoparte.

11. Per le operazioni diverse dal traffico commerciale l'autoseparazione minima da mantenere è di 100 metri in orizzontale e 150 ft in verticale dal punto più alto degli ostacoli.
12. Nel caso in cui gli ostacoli mobili siano costituiti da mezzi marittimi veloci, o comunque plananti, o di grosso dislocamento, il comandante dell'aeromobile si autosepara anche in termini di tempo di passaggio al punto di intersezione, tenendo conto anche degli effetti della scia prodotta dall'ostacolo mobile.
13. Per il decollo e l'ammarraggio il comandante dell'aeromobile:
 - a) tiene conto degli effetti delle condizioni del mare sugli spazi necessari alle manovre;
 - b) considera le prestazioni dell'aeromobile nel caso di avaria al motore critico;
 - c) stabilisce il momento per iniziare il decollo o l'ammarraggio e la direzione effettiva da seguire sulla base della direzione ed intensità del vento, del moto ondoso e degli ostacoli mobili;
 - d) esegue le manovre in maniera da massimizzare la distanza effettiva dalla costa o da altri ostacoli fissi o mobili.
14. In aggiunta a quanto sopra, quando l'area di corsa è posta in mare aperto, il comandante:
 - a) effettua i circuiti di traffico interamente sul mare, mantenendosi ad almeno 200 metri di distanza dalla costa;
 - b) qualora effettui il decollo verso terra, inizia la manovra a partire da una distanza dalla costa tale che consenta, una volta decollato, di virare verso il mare mantenendosi sempre ad almeno 200 metri di distanza dalla costa fino al raggiungimento di una quota non inferiore a 1000ft.;
 - c) qualora effettui l'ammarraggio verso terra, inizia la manovra a partire da una distanza dalla costa tale che consenta un'eventuale riattaccata ed una successiva virata verso il mare, mantenendosi sempre ad almeno 200 metri di distanza dalla costa, fino al raggiungimento di una quota non inferiore a 1000 ft.

Art. 19

Entrata in vigore

Il presente Regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla data della sua pubblicazione.

Appendice 1

Procedure per l'autorizzazione della gestione

1. A seguito della presentazione della domanda e dei relativi allegati l'ENAC verifica la completezza ed adeguatezza del contenuto.
2. Se il contenuto è ritenuto soddisfacente, è convocata una riunione cui partecipano:
 - a) il responsabile della società;
 - b) le persone responsabili indicate nella domanda;
 - c) rappresentanti di altre autorità, come ritenuto opportuno dall'ENAC.
3. Successivamente l'ENAC comunica le eventuali modifiche o integrazioni alla documentazione per il rilascio dell'autorizzazione.
4. Verificata la accettabilità della documentazione, l'ENAC pianifica una o più visite nel sito designato per le verifiche tecnico-operative.
5. A seguito dell'esito positivo delle verifiche e acquisito il parere delle autorità marittime, l'ENAC invia al gestore:
 - a) l'autorizzazione alla gestione dell'idroscalo marino;
 - b) il piano di sorveglianza.
6. L'autorizzazione viene rilasciata per un periodo iniziale non superiore a 2 anni.
7. L'autorizzazione può essere rinnovata su istanza del gestore.
8. In occasione del rinnovo, o degli audit, o in altre circostanze ritenute necessarie, l'ENAC verifica la persistenza dei requisiti per il mantenimento dell'autorizzazione.

Appendice 2

Caratteristiche raccomandate per la selezione del sito dell'Idroscalo Marino

- distanza di almeno 1 miglio marino da aree marine protette, in assenza di procedure compatibili con l'ambiente;
- distanza di almeno 0,5 miglia da zone frequentate abitualmente da stormi di volatili, in assenza di sistemi anti bird-strike;
- distanza di almeno 0,5 miglia dalle rotte commerciali marittime, in assenza di altra regolamentazione locale del traffico;
- corrente media non superiore a 7 nodi;
- geometria delle aree di manovra ed ormeggio compatibili con risacca;
- fondale marino adeguato (assenza e distanza da scogli e profondità).

Caratteristiche raccomandate per le infrastrutture ed attrezzature

- larghezza delle passerelle di imbarco non inferiore a 1,5 m;
- pendenza delle passerelle di imbarco adeguata a persone a ridotta mobilità;
- installazione di dispositivi per attenuare gli effetti del moto ondoso;
- installazione di parabordi, o equivalente per non danneggiare la parte degli aeromobili a contatto con le installazioni fisse;
- segnali di zone pericolose per il passaggio, in quanto esposte (ad es.) al flusso dei motori, o al movimento delle eliche;
- corde per tenere in posizione gli aeromobili e parabordi e salvagenti;
- luci per le segnalazioni di ormeggio;
- estintori in corrispondenza di ogni posizione di parcheggio;
- dispositivi di soppressione delle fiamme in caso di rifornimento di carburante.

Appendice 3

Manuale dell'Idroscalo Marino

1. Il Manuale dell'Idroscalo Marino è approvato all'Enac, e deve includere o specificare (per quanto applicabile) i seguenti elementi:
- a) identificatore di località ICAO;
 - b) ubicazione geografica;
 - c) idrovolante critico operativo;
 - d) condizioni tecniche di utilizzo delle strutture per i terzi;
 - e) descrizione, forma, dimensioni e coordinate della zona di ormeggio, raccordo di manovra ed area di corsa;
 - f) descrizione generale delle infrastrutture;
 - g) coordinamento con le capitanerie di porto per le attività di ricerca e soccorso in mare (SAR);
 - h) elaborato grafico delle infrastrutture;
 - i) delimitazione delle aree acquatiche, segnali ed aiuti visivi;
 - j) descrizione delle infrastrutture ed attrezzature per i passeggeri e bagagli;
 - k) procedure del controllo dei bagagli e gestione della security;
 - l) recapiti telefonici ed email ed orari di apertura;
 - m) piano di emergenza e sistemi di comunicazione terra/bordo/terra;
 - n) gestione e diffusione delle informazioni meteo;
 - o) valutazioni sugli aspetti inerenti il bird strike;
 - p) strutture e procedure per la sosta overnight degli aeromobili;
 - q) responsabilità per dati da pubblicare in AIP Italia;
 - r) cartografia ed altri dati da pubblicare in AIP Italia;
 - s) dati da fornire alle autorità marittime;
 - t) procedure di sospensione delle operazioni e relative comunicazioni;
 - u) quanto altro stabilito dall'Enac nel corso del processo di autorizzazione.